N° 30 - NOVIEMBRE 15 DE 1966 - APARECE LOS MARTES - $ 40.-

Parabrisas

CORSA

LOS MODELOS SPORT PARA 1967

(pág. 16)

DINO PININFARINA 206 GT

TANDIL: CONSAGRACION DE ROUX

(pág. 7)

Las revistas de Mauro

¡HAY QUE ESTAR EN LA CARRERA!

El próximo domingo, desde las 7.30

500 MILLAS MERCEDINAS

en el relato palpitante y el comentario sagaz del consagrado equipo de

"Emoción en las Rutas"

TITO REBAGLIATI - OSCAR GAÑETE BLASCO - EDUARDO PÉREZ TRIGAS - JOSÉ ANTONIO CALABRESE - JORGE ALIAGA - LUIS GARCÍA DEL SOTO - ROBERTO BÓ - ANSELMO LAMARQUE - ERNESTO VIETTA - JULIO CAZÓN y DARÍO RINALDI.

y para estar en la carrera hay que estar con

RADIO **libertad**

Primera
en toda manifestación
deportiva

EDICIÓN TELEVISADA **"EMOCIÓN EN LAS RUTAS"**
POR CANAL 9 los domingos, a partir de las 23.15

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

grupo de revistas

ABRIL

Parabrisas

Director: RAUL HORACIO BURZACO
Subdirector: RONALD HANSEN
Secretaria de Redacción: CARLOS E. CERQUEIRA

Edición semanal **CORSA**

Secretario Técnico: GUILLERMO MARTIRE
Jefe de Redacción: HORACIO SPERATTI
Redactor Principal: CARLOS M. THIERY
Redacción: HECTOR GRANATO, PEDRO ANIBAL REVOREDO, GERMAN SOPENA, JUAN CARLOS GOMEZ, CARLOS FIGUERAS, SERGIO CORNEJO.
Corresponsales: GIANNI BOGLIATI (Europa), ENRIQUE SANCHEZ ORTEGA (España), HANS TANNER (Philadelphia), CESAR RAMOS (Chicago), PEDRO HANDLER (Uruguay), ENRIQUE ZANINI (Córdoba), ALBERTO COSCARELLI (Rosario), LUIS RUESJAS (Tucumán).
Servicios del exterior: ASSOCIATED PRESS y E.F.E.

Edición mensual **Parabrisas**

Secretaria Técnica: EMILIO R. DEL VALLE (h.)
Turismo: NORBERTO ALVAREZ OJEA, OSCAR A. FERNANDEZ.
Asesores: Dr. ARTURO PELET LASTRA (Legales), Ing. LAZARO MUSIH (Economía), ROBERTO D. SCOTTO (Cotizaciones), Arq. FERNANDO ALVARADO (Tránsito y Urbanismo).
Colaboradores: SANTIAGO TERENZIANI, MIGUEL CORTAZAR, JULIO CESAR GALLO, CHRISTIAN VON ZEHMEN, SIULNAS.
Servicios del exterior: PARIS MATCH, QUATRO RODAS.

Departamento Comercial
Publisher: ANGEL R. LOPEZ RIESCO
Promotores: RODOLFO H. SABATINI, MARIO MAROTTA, ALBERTO J. REYES.
Tráfico: NESTOR SORRENTINO.

Arte y Gráfica
Director: STEFAN STROCEN
Coordinador Jefe: LUIS SOLER CAMINO
Talleres Jefe: ROBERTO LEONE
Diagramación: ROBERTO MERGOSA
Diagramadores: REMO DE MARTINO, EDUARDO C. GONZALEZ.

Departamento Fotográfico
Jefe: FRANCISCO VERA
Reporteros Gráficos: CARLOS ARCURI, PABLO ALONSO, BERNARDO ACUÑA, OSCAR BURRIEL, OSVALDO DUBINI, EDUARDO FRIAS, JUAN MESTICHELLI, ISIDORO RUBINI.

PARABRISAS CORSA, Copyright por Editorial Abril SAICIF y A, Avenida L. N. Alem 884, Buenos Aires, Rep. Argentina. Todos los derechos reservados. Se prohibe la reproducción o uso de todo y/o parte del contenido de esta publicación tanto en español como en cualquier otro idioma. Acogido a la protección de las convenciones internacionales y Panamericanas sobre derechos de autor. Impreso en la Argentina. Registro de la propiedad intelectual Nº 819.657. Circula por el Correo Argentino en el carácter de publicación de interés general Nº 7970. REDACCION: L. N. Alem 884, Buenos Aires. Tel. 31-1431. Días de cierre: Roca 4410, Florida. Tel. 740-2587/0160. En Francia: 91 Rue de Courcelles, París 17º. En Italia: vía San Damiano 2, Milán. En los artículos no se hace publicidad redaccional. Las productos o marcas se mencionan al solo objeto de informar sobre calidades, modalidades o características consideradas ilustrativas por nuestros redactores. DISTRIBUCION: Capital Federal, Vaccaro Hnos. S.R.L. Solís 585. Interior y Exterior, Ryela SAICIF y A, Piedras 113, Capital Federal. Tel. 30-8022.

No bien terminó la carrera de Tandil, con el valioso triunfo de Ruben Roux, vimos pasar frente al palco de control un Falcon conducido por Nasif Estéfano y a quien acompañaban Alzaga y otra gente del equipo de competición de Ford. Iniciaban ahicito nomás un largo viaje que los llevaría a recorrer la ruta del Gran Premio de Turismo Carretera. Es que las papas queman y la gran carrera del año se nos cae encima llena de incógnitas y ardientes preparativos. CORSA lo entiende así y lanza su gente a rastrear informaciones por todos los recovecos. El resultado es la presente edición, donde el lector encontrará abundantes argumentos para ir construyendo su tesis sobre la prueba máxima del TC. Desde Oscar Gálvez que no corre pero participa, hasta el Chevy que estará ausente, pasando por los tres equipos oficiales que competirán. Saliendo del TC, los Corsas tendrán varias razones más para evaluar este número, destacable entre ellas la presentación de los nuevos modelos sport expuestos en los salones europeos. La puerta está abierta, revisemos el Calendario y vayamos a conversar con el Aguilucho.

R.H. B.

COMPETENCIAS NACIONALES

TURISMO CARRETERA en MERCEDES (20 de noviembre): La XIV Quinientas Millas Mercedinas prometen el sabor de toda carrera de final de campeonato, pues si bien éste se decidirá en el Gran Premio, en Mercedes se sabrá quiénes tendrán chance al título, como así las posibles especulaciones con que jugarán los competidores en el Gran Premio. La organización estará a cargo del Mercedes Automóvil Club. El orden de largada será establecido mediante el ranking de la Comisión Deportiva Automovilista. La largada se efectuará a las 9 en el km 97,5 de la Ruta Nacional 5 (ruta por la cual hay que tomar para llegar a Mercedes, distante 97,5 km de Buenos Aires) y de allí partirán con un intervalo de veinte segundos entre máquina y máquina. De Mercedes se dirigirán a M. J. García y pasar por Suipacha, donde dejarán la Ruta Nacional 5 y entrar a la tierra para pasar por J. Almeyra, Anasagasti, Navarro, G. Risos y regresar a la Ruta Nacional 5 en Luján y pasar por Jáuregui, Olivera, Gowland y llegada en Mercedes. En total el circuito comprende 161,7 km de los cuales 59,5 km son de pavimento y 101,9 km de tierra. Los corredores deberán recorrer cuatro vueltas para totalizar 646,8 km, de ellos 407,6 km son de tierra y 239,2 km de pavimento. Para clasificarse será necesario haber recorrido, por lo menos en tres oportunidades, el circuito. Los cuatro primeros en la clasificación obtendrán 9, 6, 3 y 1 puntos, respectivamente, para el Campeonato Argentino de Turismo Carretera. El lugar más interesante para ver la competencia se encuentra en los alrededores de Almeyra, aunque en Navarro hay una ese especialmente atractiva. Para "estar en la carretera" la superonda es seguirla en la onda de LS10 Radio Libertad desde las 7.30 en las voces de Rebagliati, Gañete Blasco, Pérez Trigás, Aliaga, García del Soto, Roberto Bó, Rinaldi y toda la barra de "Emoción en las Rutas". Para quienes deseen vivir la emoción en la ruta y no hagan cómo viajar hasta Mercedes, les recordamos que la solución es hacerlo en los lujosos ómnibus de la empresa Trans-Carrera, que se encargará de brindarles todo el servicio conveniente para pasar un día corsa: comidas, copas, la elección de los mejores lugares para ver la carrera y todo ello compartido con amables charlas.

TURISMO en SAN PEDRO (20 de noviembre): La gente del Automóvil Club San Pedro construyó su circuito. Aprovechando la calle costanera que bordea la cresta de la barranca, optaron por pavimentar el tramo que desciende hasta el nivel del Paraná, serpentea luego entre la zona balnearia y trepa finalmente hasta el pie de la ciudad. Todo esto en un hermoso circuito de 2,186 kilómetros. Sobre la zona baja del circuito se instaló la largada. Luego de la partida, los pilotos enfrentan una serie de curvas y contracurvas veloces en dirección al sud para desembocar en una curva muy aguda que inicia la trepada hacia el sector alto. Esta pendiente gana más de treinta metros en un tramo inferior a los cien metros y finaliza en una curva suave que gira a la derecha, al igual que la anterior. Una cuneta transversal y los cordones altos bordean la calle alta. Luego de una ese muy veloz se doblá 90° hacia la izquierda en la curva de la aduana. Otro ángulo recto a la derecha antes de los ciento cincuenta metros y se inicia el descenso con el pavimento ancho. Quedan aún dos curvas hacia la derecha para ingresar a la recta donde finalizará la ronda completa. Se realizarán tres competencias. La primera será para la Clase A (hasta 700 cm³), la segunda para la Clase BC (701 a 1150 cm³) y la tercera para la Clase D (1151 a 1600 cm³). En todos los casos se tendrá en cuenta el número de inscriptos para poder diagramar la competencia. En el circuito el número máximo de automóviles que se permitirá será de doce. En caso de presentarse más se efectuarán series de clasificación. Los cuatro primeros de cada clase obtendrán 3, 2, 1 y 0,5 puntos para el Campeonato Argentino. La reunión comenzará a las 14.

MIDGET en F. C. O. (19 de noviembre): Comienza la Temporada Nocturna en la pista del Club Atlético Ferrocarril Oeste, sita en Martín de Gainza 250, Capital Federal. Este año vuelve con innovaciones de gran calibre en lo que respecta a sus automóviles y participantes. De esta manera el público podrá gozar sábado a sábado a partir de las 21 de un interesante espectáculo motorístico. Los días miércoles se dedicarán a las sesiones de entrenamiento. Finalmente se desarrollarán cuatro eliminatorias en las cuales se clasificarán los dos primeros. Seguidamente se disputarán dos repechajes con quienes no se hayan clasificado, de los cuales los ganadores de ambos también quedarán clasificados para las dos semifinales que se correrán seguidamente y de las cuales los tres primeros pasarán a la final. Las eliminatorias, repechajes y semifinales se disputarán sobre cinco vueltas, mientras que la final sobre seis vueltas. De esta manera comenzará el Campeonato Nocturno Temporada 1966/1967. Los puntos se otorgan según la actuación en las eliminatorias, repechajes, semifinales y en la final: los cuatro primeros clasificados en cada eliminatoria obtienen 5, 3, 2 y 1 puntos, respectivamente. Los dos primeros en cada repechaje 1 y 0,5 puntos, respectivamente. Los cuatro primeros en cada semifinal 8, 5, 2 y 1 puntos, respectivamente. Los seis primeros clasificados en la final obtendrán 13, 8, 5, 3, 2 y 1 puntos, respectivamente. Y, por supuesto, habrá la reunión previa de speedway motociclístico estructurada según un esquema similar.

FOMENTO AUTOMOVILISTA en DOLORES (20 de noviembre): Abel Thomas, Santiago Herrero y Rubén Seminari tienen la imperiosa necesidad de ganar puntos para el Campeonato Argentino, en el cual son decididos candidatos al título. En Dolores tendrán una gran oportunidad de mostrar sus virtudes. Recordamos que los cuatro primeros obtendrán 6, 4, 2 y 1 puntos, respectivamente, para el Campeonato Argentino de Fomento Automovilista.

KARTING en MONTE GRANDE (20 de noviembre): Una vez más el kartódromo de Monte Grande se inundará con el ruido. El Monte Grande Karting Club organizará, conjuntamente con la Asociación de Corredores de Karting, una competencia por el Campeonato Argentino bajo la fiscalización de la Federación Argentina de Karting para Fórmula Stock y Fórmula A Internacional. Los cinco primeros clasificados en cada fórmula obtendrán 10,1, 7,6, 5,1, 2,7 y 1,3 puntos, respectivamente. La cita es a las 15 en Avenida Antártida y Austria, Monte Grande.

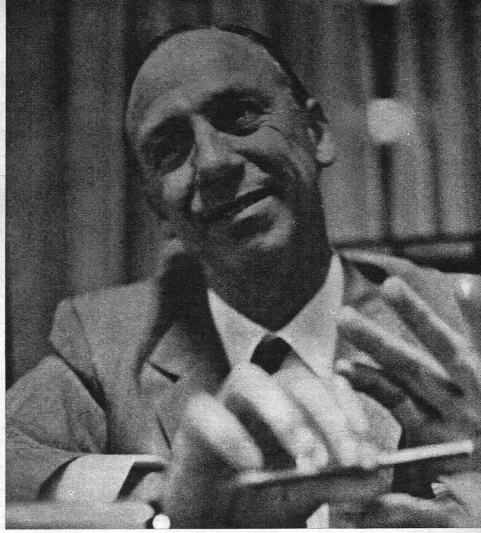
COMPETENCIAS INTERNACIONALES

TURISMO Y GRAN TURISMO en GRAN BRETAÑA (19 al 25 de noviembre): Con el Rally de Gran Bretaña, organizado por el Royal Automobil Club, finalizará el Campeonato Europeo de rallies, decimocuarta competencia del año, que será la décima para el Grupo 2 (Turismo de novena para el Grupo 3 (Gran Turismo). Para el Grupo 1 (Turismo de Serie) ha finalizado un mes atrás. En la prueba cada uno de los Grupos participantes recibirá 9, 6, 4, 3, 2 y 1 puntos, respectivamente, para los seis primeros clasificados. En cada caso al piloto y al navegante se les asignará la totalidad del puntaje. También se otorgarán puntos por la clasificación de cada una de las divisiones de los grupos, en caso de haber más de diez participantes en cada división. Las divisiones de Turismo son la I (hasta 1000 cm³), II (1001 a 1600 cm³), III (1601 a 2500 cm³) y IV (más de 2500 cm³). En cuanto a las de Gran Turismo corresponden la división I (hasta 1300 cm³), II (1301 a 2000 cm³) y III (más de 2000 cm³).

TURISMO en AUSTRALIA (20 de noviembre): El Sandown Park Motor Sports Limited organiza una interesante competencia en la pista de Sandown Park. Esta carrera contará con la interesante presencia de muchos valores australianos, que se están preparando para la próxima temporada internacional, ya en marcha.

GRAN PREMIO

COMO LO CORRERIA GALVEZ



Oscar Gálvez no correrá el Gran Premio, pero lo vivirá junto al equipo Ford. Sin embargo, relató a CORSA cómo lo hubiese corrido. No olvidemos que es quién más veces lo ganó.

fotos de JUAN MESTICHELLI

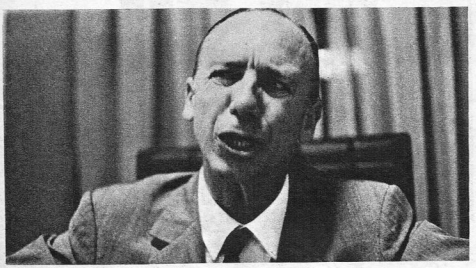
por CARLOS MARCELO THIERY

"Unicamente si tuviera tiempo para hacerme un auto a gusto mío." Unicamente así volvería a correr Oscar Gálvez. Cuando saca cuentas decide que no, que no le alcanzaría el tiempo. "Hay que estar todo el día encima, y en una cosa así yo quiero trabajar personalmente. Además, entre pruebas y experimentación bien puede pasar un año, quizá más..." Claro, los teléfonos son implacables y suenan, las secretarias consultan, los clientes reclaman sus Falcon para la semana que viene, la fábrica quiere tener listo el equipo para el Gran Premio. No; Oscar Alfredo Gálvez no tiene tiempo para hacerse un auto, porque necesariamente lo haría con la meticulosidad y la paciencia de relojero que lo obligan a levantarse diariamente a las seis de la mañana, a no fumar, a hacer gimnasia, a conservarse joven, a mantener los reflejos...

"Puede correr pero no debe." Esta es la reflexión que despierta Gálvez entre los admiradores que lo quieren ídolo por muchos años, en el periodismo especializado y en la mismísima presidencia de Ford Motor Argentina. Diariamente le llegan puñados de cartas preguntándole cuándo volverá a correr, cientos de manos estrechan las suyas en cada carrera, acompañadas del inevitable interrogante; cuanto periodista se le enfrenta no se olvida de apestillarlo, pero Gálvez se deja mecer suavemente por los argumentos serenos y adultos y cuida sus múltiples ocupaciones como para no tener que rebelarse. En cambio, con el tiempo que pasa el problema es diferente. Se lo puede enfrentar con más facilidad, se puede seguir siendo joven, se pueden conservar los reflejos. Basta levantarse temprano, no fumar, no tomar. Es suficiente con el método y la actividad alegre. Allí encontró Gálvez el refugio ideal para seguir siendo aún en la inactividad el ídolo máximo del TC y para reconocer sin muchas ganas pero con demasiada convicción: *"No debo correr, pero puedo"*.

En víspera de un Gran Premio es una figura ineludible. Como para justificar el bautismo de "Aguilucho", les dejó a dos

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com



generaciones la imagen de cien hazañas en la montaña. Si cambiar diferenciales en poco más de diez minutos le dio todavía más popularidad, no fue menor la herencia de las emocionantes manchas de grasa en su rostro y de su mano levantada y su sonrisa.

No debe correr, pero podría correr. ¿Cómo enfrentaría Oscar Gálvez el Gran Premio de 1966? Ni más ni menos que como en su mejor época.

"Haciendo todo nuevo de punta a punta. Es muy difícil correr el Gran Premio con el mismo auto de todo el año. Tres meses antes de largar ya armaba el motor, lo descomprimía un poco y lo asentaba despacito en mi auto particular. Pero también ablandaba de antemano otro motor, porque a mitad de carrera cambiaba pistones, pernos, aros, bielas y cojinetes."

La experiencia de Gálvez le indica que el piloto puede hacerse todos los buenos propósitos del mundo antes de largar, pero que una vez con el casco puesto es muy fácil olvidarse de las promesas santas. Por eso no duda en determinar el grado de preparación ideal para el motor: "Menos compresión y un árbol de levas que permita tirar más en baja. Eso es lo fundamental. Un motor está bien para el Gran Premio recién cuando se tiene la seguridad de poder andar siempre a fondo sin romperlo. Hay que armarlo cuidadosamente, trabajar con prolijidad y vigilar bien de cerca el ablande. De ahí que yo mismo los asentase. A lo sumo, alguna vez habrá andado un rato un amigo mío, pero yo siempre estaba seguro de que nadie me lo aceleraba en frío o que lo hiciera tironear, por ejemplo".

Esta es la misma meticulosidad de siempre... ¡Hasta asentaba previamente las correas de ventilador para que no soporten esfuerzos repentinos y se corten! "Treinta cubiertas, treinta ruedas armadas." Gálvez las llevaba al Gran Premio con el mismo orgullo que llevaba su capacidad para cambiar diferenciales rápidamente. Al menos lo cuenta con el mismo énfasis. "Una vez cambié un núcleo en 7 minutos." Y es el que más veces ganó el Gran Premio de Turismo Carretera.

"El tren delantero, las masas, los elásticos, hay que revisar todo. En una palabra, hay que hacer un auto nuevo, no se puede improvisar... Es necesario pensar que cada etapa es una carrera diferente. Este año se corren seis etapas. Bueno, son seis carreras. Y demás está decir que la tercera es la más difícil de todas."

Gálvez cree que el éxito consiste en no romper el auto. Dicho así parece demasiado fácil; sin embargo esta difícil epopeya no sólo se consigue con orden, método y esmero, sino también controlándose durante la marcha. "Ya sabemos que el auto no se va a romper aunque se ande siempre a fondo, por lo menos en la teoría. Ahora bien, una vez en carrera se debe vigilar que el entusiasmo no desperdicie todo el trabajo. No creo que sea una casualidad: cada vez que gané el Gran Premio, nunca necesité parar en mis puestos de auxilio, como no fuera para reaprovisionar o para hacer algún arreglo sin importancia."

Cuenta Gálvez que mientras corría, el margen de seguridad normal para un motor de Gran Premio oscilaba en las 300 rev/min sobre 5.600. "Bastaban con 5.300 conociendo bien la ruta. Yo usaba un diferencial con multiplicación larga para el llano y otro con relación corta para la montaña. En caso de duda, corregía con la medida de las cubiertas, que bien podían ser de 6.50 o de 700. Aparte, llevaba dos cajas. La tercera siempre era directa, pero la *primera* y la *segunda* eran diferentes en una y otra; por eso las cambiaba según el camino que debíamos recorrer."

¿Montaña? ¿Tierra? ¿Ripio? "El conocedor, el buen piloto, anda fuerte en cualquier parte. Quizá el problema más grave de un Gran Premio consista en la tierra que levanta el que va adelante. Aunque a muchos les parezca raro, es más fácil andar en estas condiciones en la montaña que en el llano. Eso sí, siempre que la polvareda permita ver el techo del otro auto. Pero contrariamente a lo que se cree, la menor velocidad que se lleva en el camino de cornisa permite seguir más fácilmente al otro. En cambio, sobre una recta, generalmente es preferible parar y dejar disipar el polvo, puesto que perder dos minutos en un Gran Premio no es nada grave en la mayoría de los casos. No me acuerdo si fue en el año 39 o en el 40: estaba corriendo las Mil Millas en la tierra de otro y lógicamente me guiaba por los postes telefónicos. De pronto apareció una curva, fui a parar a la zanja y no me anudé a una columna, de casualidad. Desde entonces no me volvió a suceder."

Otra opinión muy interesante para conocerla 15 días antes de un Gran Premio: "En 27 años de carreras y carreras, jamás me quedé sin nafta. Después de calcular el consumo me daba un margen de 8 litros por cada 100 kilómetros a recorrer... Treinta o cuarenta kilos de más no influyen mayormente en una carrera larga. Pero como los cálculos siempre dicen una cosa y en la práctica sucede otra, permanentemente mi acompañante medía el combustible con una varita. Nunca se sabe dónde se puede encontrar viento en contra, guadales, o simplemente necesidad de usar las marchas bajas mucho más de lo normal."

"Elegir gente responsable para el equipo de auxilio, armar el auto para no romperlo, darse siempre un margen más grande que el habitual en cada situación, contratar de antemano talleres para trabajar, usar un radiador más grande." Escondida en cualquier detalle está la actuación afortunada en el Gran Premio. Oscar Gálvez no correrá, pero tampoco será ajeno a la más grande carrera de TC en 1966. Su cargo de Asesor del equipo Ford le permitirá reunirse nuevamente con la nafta, la grasa fibrosa, el ripio y las curvas de montaña. Para él, no habrá mejor manera de abandonar con alegría el mundo diario. El teléfono, las secretarias, los clientes... (¡Puf!)

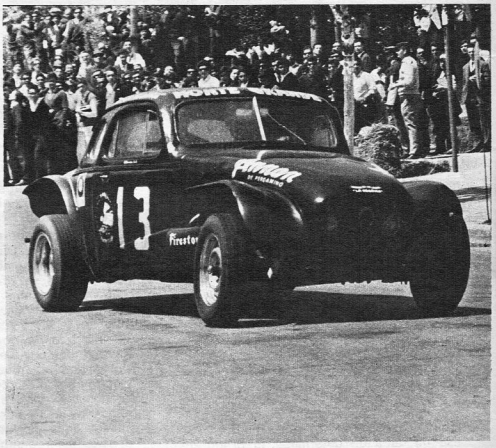
VALVULAS
y GUIAS

CROYDON

Para
AUTOS
CAMIONES
TRACTORES
MOTOCICLETAS
y
MOTORES FIJOS

FABRICANTES Y DISTRIBUIDORES
Van der Ghote S.R.L.
Bmé. MITRE 1534
T. E. 38-6906 · Bs. As.

EL 13, NEGRO EL 13



La Negrita, machucada por un tonto accidente del día anterior, ganó un carrerón y demostró que su piloto se mantiene afiladito como en los mejores tiempos. Monte Grande emocionado, y Rubén Roux mucho más.

El domingo 13, Rubén Roux con "La Negrita" número 13, ganó la carrera más peleada del año. Todos los motores aguantaron y la calidad conductiva pagó dividendos

Texto: CARLOS M. THIERY *Fotos:* JORGE DIAZ

no asfaltamos,
pero los resultados son los mismos.

Porque fabricamos resortes y elásticos de suspensión que convierten el peor camino en la mejor carretera. Proteja su automóvil y hágalo más confortable con la suavidad de marcha que le brinda Hoesch.

ELASTICOS Y RESORTES DE SUSPENSION
HOESCH

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

Fue la carrera más linda del año. Porque cuatro automóviles estuvieron a un paso del triunfo desde que empezó hasta que terminó la carrera. Porque las diferencias se jugaron con décimas de segundos. Porque el hermoso circuito tandilense es óptimo para divertir tanto a los que manejan como a los que miran. Porque —al fin— se tocaron regímenes casi siderales sin que los motores se rompieran, como si el espíritu del Gran Premio que se avecina hubiera penetrado en los hombres y los metales.

Emiliozzi, Bordeu, Rienzi, Roux irían prácticamente paragolpes a paragolpes durante toda la carrera. Los tres primeros, numerados correlativamente del 3 al 5 debieron vigilar en todo momento los 10 segundos que los separaban entre sí en la largada y viajaron pegados constantemente. Roux, en cambio, se mezcló con ellos recién después de la mitad de la competencia porque su número 13 lo obligó a superar a muchos en el camino, si bien figuró en el marcador por tiempo desde la primera pasada. Con semejante batalla los cronómetros no daban abasto y marcaban invariablemente diferencias muy estrechas que muchas veces decidieron posiciones por apenas una o dos décimas de segundos. Aleluya por los circuitos. El hermoso trazado de Tandil no sólo permitió que las cosas fueran así, sino que equilibró las posibilidades de todos aquellos que estaban en condiciones de querer ganar. Los 47 kilómetros, que se recorrieron doce veces, ofrecen una alternativa muy interesante que quizá no pueda entregar ningún otro circuito de TC: 50 por ciento de ruta recta, con pocas curvas suaves, amplias y de radio constante, que pueden ser pasadas a fondo o poco menos por los automóviles veloces de estabilidad aceptable; 50 por ciento de caminos sinuosos con toda la gama de curvas que podría imaginar un afiebrado proyectista de autódromos, incluidos tres de ángulo recto en plena ciudad. Las hay abiertas, cerradas, ciegas, veloces, en subida, en bajada, horizontales, peraltadas y "verticales" (como llama Tarufia la cima y al pozo de los serpenteos hacia arriba y abajo), toboganes, puentes, pasos a nivel, codos y contracurvas inesperados. Hay para todos los gustos. En la parte veloz se hace el promedio; en el tramo sinuoso se gana la carrera. Ya vamos a ver luego cómo Emiliozzi y Rienzi se lucen y se alejan de sus competidores en la recta somnífera de la Ruta 74, mientras que Juan Manuel Bordeu y Rubén Roux compensan la mayor velocidad de los

Bordeu, esta vez y todas las veces, enfila primero su trompa balcarceña al cubrir cada uno de los circuitos de Tandil. Detrás, en pleno embalaje, viene Rienzi, clasificado hasta entonces primero por tiempo. Una vez terminado el sinuoso, el piloto del Ford lo pasará en velocidad pura, hasta el nuevo sinuoso.

Ford manejando al borde de todos los límites en la parte sinuosa.

"Cuando yo iba a la cola tuya casi pasaba las 6.000 vueltas —susurró Rubén Roux al oído de Torcuato Emiliozzi— entonces tu auto tendría que andar fácilmente en las 6.700-6.800". El hermano y acompañante del cuádruple campeón sonrió amablemente, no dijo nada y **el que calla otorga**. La aguja testigo del taquímetro del Ford-Olavarría, había quedado depositada en las 7.200 rev/min. Claro que semejante régimen no se obtiene en directa, pero ya sea que se haya conseguido girando en las marchas bajas o en un rebaje de urgencia, está demostrado que se anduvo muy pero muy muerte y que aún así los autos no se rompieron en la cantidad que era habitual hasta hace unos meses cuando la lucha se planteaba enérgicamente desde la largada. Otra vez: fue a carrera más linda del año.

En los cálculos previos, a velocidad, la excelente tenida y el fino manejo que tiene el Chevi, lo convertían en el candidato ideal para "pagar $ 2,10", pero el Chevy juguetón y humorista no esperó a romperse en carrera y cuando uno de los hermanos Bellavigna lo llevó a dar una vuelta antes de la largada para calentar el motor, se rompió la caja y Cupeiro quedó a pie como en esta misma carrera del año pasado cuando se rompió el cigüeñal.

Largaron. Rienzo lo pasa a Bordeu y Emiiozzi a Casá, demostrando que sus dos F 100 son los motores más veloces del día. Los parciales marcaban más de 195 km/h de promedio, cuando aparece Pairetti en la punta y allí se mantiene durante unos kilómetros hasta romper también él la caja de velocidades. Antes de la primera pasada por el control, ascma Rubén Roux en los relojes. Negro el trece, buena suerte. El viernes, viajando hacia Tandil, un Dauphine chocó contra el acoplado que llevaba a "la Negrita" y lo volcó. Todo el equipo de Roux volvió a Monte Grande para reparar la chapa y hasta el sábado a última hora se decía que no iba a largar. Mentiras, hicieron el milagro y el auto largó. Negro el trce, buena suerte.

Rienzi lo había pasado también a Bordeu pero el balcarceño lo alcanzó después de intentar meter la trompa donde hay más curvas que rectas y varias veces, recuperó el segundo lugar al entrar en la recta de control. Tirando juntos lo alcanzaron a Emiliozzi y se concentraron los tres. Primer Emiiozzi, primero Bordeu, récord de Rienzi, aplaudían todos. Nadie hubiera sido capaz de establecer quién era un eufórico simpatizante del Ford y quién era un alegre hincha de Chevrolet.

Roux, Alzaga, Malnatti, Di Palma, Casá, Galvato, Cotet y Cabalén hacían el espectáculo desde atrás. Excepto Roux, nadie parecía tener la velocidad suficiente como para alcanzar a los punteros, pero cada uno andaba al límite de sus posibilidades.

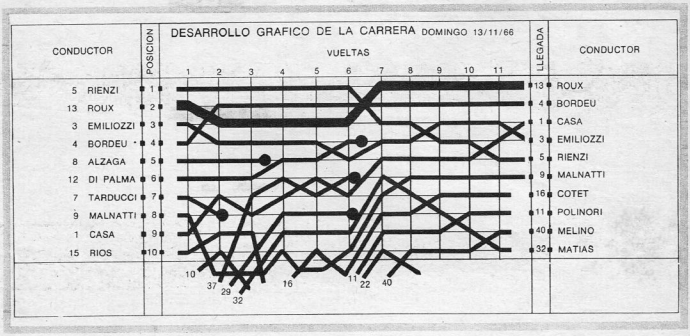
Triste y meditabundo, Anteo Pichetta lamentaba una vez más no haber podido mezclar a su velocísimo autcmóvil en una carrera tan divertida. Tampoco pudo largar en Tandil y esta vez por la infexibilidad del correcto Comisario Deportivo Alberto Asad quien le exigió el doble circuito de frenos reglamentario para poder bajarle la bandera. Anteo, que es el colmo de la exquisitez, había instalado triple circuito de frenos. El reglamento dice bien clarito "doble" y cuando sucedió esto ya no había tiempo de poner las cosas en orden. Pero si la Comisión Deportiva Automovilista le da una manito seguro, seguro, larga en Mercedes, con el colega Lamarque de Emoción en las Rutas como acompañante, haciendo una intensa experiencia periodística.

Tercera vuelta: por la veloz ruta 64 Bordeu ve cómo se aleja Emiliozzi y cómo se le acerca Rienzi. En la zona de curvas pasa al frente y los tres juntos levantan tierra en la misma banquina. Juan Manuel se aleja. Angel T. pasa al segundo lugar, Dante y Torcuato siguen doblando despacio y con prolijidad, esperando una vez más su revancha en la parte veloz.

Roux viene detrás de Casá en el camino pero está tercero por tiempo detrás de Rienzi y Bordeu. Lo siguen Emiliozzi, Alzaga, Di Palma, Cabalén, Casá y Ríos. En la cola de la carrera, pero con un entusiasmo infinito, se trenzaron por primera vez los cuatro compactos norteamericanos de industria nacional: el Chevrolet de "DonSegundo Smbra", que fue el más brillante de todos ellos aún con preparación Anexo J sólo alterada por la colocación de frenos de disco y dos carburadores, el Valiant III de "Carlos Vidal"' con algunas limitaciones en la estabilidad, el Rambler Tornado de Juan Carlos Pavesi, sin velocidad para intentar nada y el Falcon reformado de José Ultra, franciscano en todo sentido.

Pairetti había demorado 22 minutos cambiando su caja de velocidades; sin ninguna posibilidad de entrentarse con los punteros salió nuevamente al circuito solamente para vivir la alegría de manejar . . . Sólo para eso no, porque de pronto marcó el récord de vuelta y a partir de allí escotó invariablemente a Roux por décimas de segundo y mientras éste se adjudicaba tramo tras tramo. Así, Pairetti —que iba una vuelta y media atrás de la punta— liquidó aquella amarga costumbre de abandonar "por razones de prestigio" cuando se rompía algo y era imposible ganar la carrera. El promedio seguía subiendo.

Abandonan Alzaga y Cabalén. "Don Segundo Sombra" perde parte del caño de escape. A propósito: ¿por qué precisamente "Don Segundo Scmbra" para el nuevo Chevrolet del equipo González-Bellavigna-Cupeiro? La pregunta viene desde el Gran Premio de Turismo. Y la respuesta probablemente acertada surge a simple vista viéndolo manejar: porque tiene la misma finura, la misma prolijidad y el mismo estilo seguro y sin excesos de Cupeiro. Con respecto a los punters sólo perdía 1 minuto 45 segundos por vuelta.



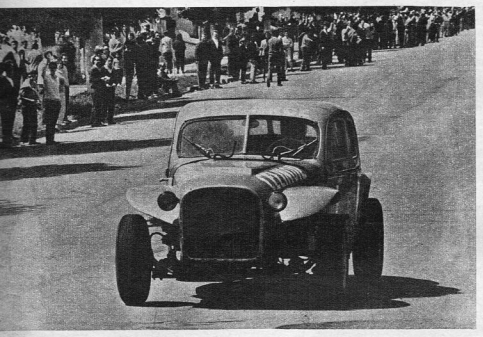
http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

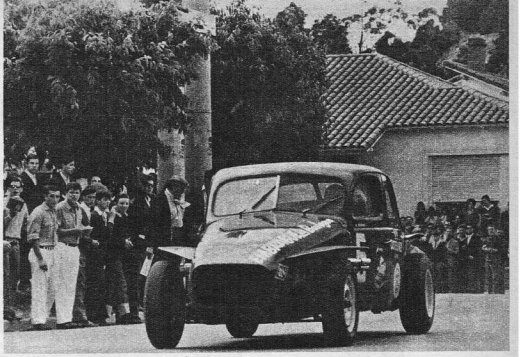
Otro de los duelos que tuvo que sostener el domingo Bordeu. Ahora es con Emiliozzi, quien terminaría por mantener la punta hasta que le empezó a fallar la caja y el embrague. Como se ve, había público para dar y regalar, pero bien ordenadito al borde de la pista y por el lado exterior de la curva.

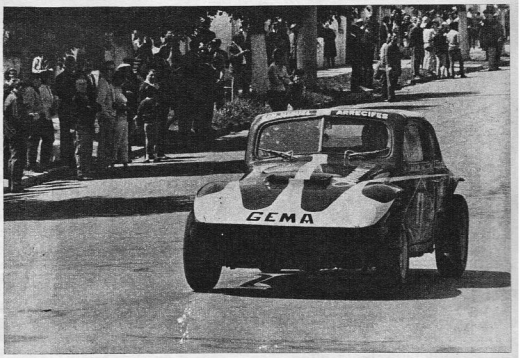
No podemos asegurarlo, pero las apreciaciones tomadas el domingo desde los aviones confirmarían que Rienzi tiene uno de los coches más veloces del TC. Bordeu y otros ya lo sabían. Ahora también lo saben los Emiliozzi.

Malnatti, su Tornado de nueva línea, y un ponderable sexto puesto que demuestra una alentadora constancia en la tarea de llegar bien colocado. Pero que aún no le permite pelear la punta como sería de desear para la gente de IKA.

Eduardo Casá corrió con el coche más seguro/a que nunca, pero menos veloz. Quizá con la misma preparación que llevará al Gran Premio. Nuevamente alcanzó el tercer puesto, esta vez a expensas del retraso final de Emiliozzi.







En el camino estaba primero Bordeu, segundo Rienzi, tercero Emiliozzi y cuarto Roux. Rienzi y Emiliozzi comenzaron a padecer la misma enfermedad: caja trabada. Para Bordeu y Roux fenómeno, porque mientras uno aprovechaba para escapar otro tomaba rueda con los campeones y comenzaba realmente allí su impresionante ataque a la punta. En la octava vuelta consigue Roux el primer puesto y dos giros más adelante se coloca a 37 segundos de Bordeu. Rienzi pierde posiciones, se le aflojó el parabrisas corsa y la bomba de nafta no mandaba al carburador todo el combustible necesario.

Cuando parecía que estaba todo decidido Roux apareció con los faros encendidos y nadie sabía si era por falta de frenos o simplemente para demostrar su alegría, aunque en realidad era la única y mejor manera que pudo encontrar el piloto para avisar que se quedaba sin combustible. Llegó a su ouxilio cuando ya estaban empaquetando todo, pero de todos modos pudo cargar apresuradamente dos bidones. Bordeu se acercaba más que peligrosamente y la expectativa tenía en pie a todos. Emiliozzi, quien desde la quinta vuelta andaba sin la tercera velocidad, quedó definitivamente en directa y le cedió a Casá el tercer puesto. Intriga, suspenso, emoción, como ponen los jueves en el cine del barrio. Llega Bordeu, llega Roux... ganó Roux. Se bajó del auto y dijo: "Esta vez me tocó a mí. Espero que mi triunfo no le quite el campeonato a nadie". Pero el campeonato —ahora más que nunca—lo va a decidir el Gran Premio. Roux, Bordeu, Casá, Emiliozzi, Rienzo y Malnatti, clasificados en ese orden. Se prometen ahora seis etapas de novela. Basta por hoy.

XIV VUELTA CIUDAD DE TANDIL

TANDIL AUTO CLUB - 13/XI/66 - 573,6 km.

CLASIFICACION

Pos.	Nº	Conductor	Marca	Tiempo	Vtas.
1º	13	Roux, Rubén	Chevrolet Super	3h09m35s2	12
2º	4	Bordeu, Juan Manuel	Chevrolet Super	3h09m55s2	12
3º	1	Casá, Eduardo	Ford F-100	3h16m07s4	12
4º	3	Emiliozzi, Dante	Ford F-100	3h16m22s2	12
5º	5	Rienzi, Angel Teodoro	Ford F-100	3h17m54s4	12
6º	9	Malnatti, César Horacio	Chevrolet Tornado	3h23m32s	12
7º	16	Cotet, Raúl	Ford F-100	3h08m15s	11
8º	11	Polinori, Norberto	Chevrolet Apache	3h09m37s2	11
9º	40	Melino, Rafael	Ford	3h12m42s4	11
10º	32	Matías, Eduardo	Ford F-100	3h14m14s2	11
11º	6	Pairetti, Carlos	Chevrolet Super	3h22m58s2	11
12º	62	"Don Segundo Sombra"	Chevrolet Super	3h00m38s2	10
13º	39	Del Vitto, Antonio	Chevrolet Tornado	3h16m50s2	10
14º	55	Girolmini, Omar	Dodge-Valiant	3h04m43s2	9
15º	22	Dana, Humberto	Ford F-100	2h22m58s	8
16º	28	Gamalero, Remo	Chevrolet Apache	2h24m00s8	8
17º	53	Pavesi, Juan	Rambler-Tornado	2h37m30s4	8
18º	64	Ultra, José	Ford Falcon	2h46m14s2	8
19º	48	"Carlos Vidal"	Valiant III	3h07m57s2	8

PROMEDIO DEL GANADOR: 181,531 km/h.

RECORD DE VUELTA: Rubén Roux en la octava a un promedio de 183,606 km/h

NO LARGARON: 2, Jorge Cupeiro; 18, Vicente Galluzzo; 20, Félix Luluaga; 23, Antonio Oscar Tempone; 24, Juan Carlos Perkins; 25, Gerardo Gritti; 26, Nello Marsilli.

ABANDONARON: 7, Mario Tarducci; 8, Rodolfo de Alzaga; 10, Carmelo Galbato; 12, Luis Di Palma; 14, José Manzano; 15, Armando J. Ríos; 17, Mariano Calamante; 19, "Sandokan"; 21, Dionisio Araquistain; 27, Marcial Feijóo; 29, Héctor Plano; 30, Roque Laborito; 31, Alberto Beguerie; 33, Norberto Pascuali; 34, Adrián Villegas; 35, Bautista Larriestra; 36, Héctor Di Fonzo; 37, Oscar Cabalén; 38, Sergio Bocher; 41, "Furia-Carranza"; 42, Alberto Mazucchini; 43, Vicente Sergio; 44, Miguel Bahillo; 45, Alberto Barragán; 46, César Erperling; 47, José Moscoso; 49, Vicente Spano; 50, Ramón Flores; 51, Oscar Brignone; 52, Raúl García; 54, Jorge Santolaya; 56, Héctor Barcena; 57, Oscar Vieta; 58, Juan Carlos Longo; 59, Eduardo Calcina; 60, Angel Faccini; 61, Emilio Fachini; 63, Jorge García; 65, Atilio Laprovida; 66, Eduardo Castagnola; 67, Luis Elizegui; 68, Elpidio Tortone

TODO SE CONSTRUYE

Una planta industrializadora de productos lácteos para la División Córdoba de San-Cor, una planta transformadora de SEGBA, en La Plata, el edificio del Banco Hipotecario de Bell Ville, el de la sucursal del Banco de Galicia en Córdoba, la construcción de 18 edificios para 738 viviendas en el barrio de Avellaneda, son algunas de las más recientes obras en ejecución o terminadas por ICKSA. Detrás de este nombre hay una empresa de gran responsabilidad: IKA, que con esto demuestra una vez más su aporte al país.

No sólo automóviles, también construimos para el futuro.

INDUSTRIAS KAISER ARGENTINA

Siempre tratando de hacer lo mejor.

Está por comprar un vehículo? Solicite datos comparativos a: C.C. 420 C. Central.

TANDIL

Cotet cumplió una destacada performance el domingo. La foto registra un fuera de pista que corrigió rápida y muy hábilmente.

LOS MEJORES DE CADA VUELTA

PRIMERA VUELTA: 1° Rienzi, 16m 01s1 a un promedio de 178,951 km/h; 2° Roux, 16m07s; 3° Emiliozzi, 16 m10s1; 4° Bordeu, 16m10s3; 5° Alzaga, 16m30s4.

SEGUNDA VUELTA: 1° Rienzi, 15m 46s3 a un promedio de 181,787 km/h; 2° Bordeu, 15m48s; 3° Roux, 15m56s1; 4° Emiliozzi, 15m56s2; 5° Ríos, 16m03s2.

TERCERA VUELTA: Pairetti, 15m 41s1 a un promedio de 182,830 km/h; 2° Roux, 15m50s; 3° Bordeu, 15m52s; 4° Rienzo, 15m58s3; 5° Di Palma, 15m59s.

CUARTA VUELTA: 1° Pairetti, 15m 42s4 a un promedio de 182,520 km/h; 2° Bordeu, 15m52s1; 3° Rienzi, 15m53s4; 4° Di Palma, 15m54s3; 5° Roux, 15m55s4.

QUINTA VUELTA: 1° Rienzi, 15m45s3 a un promedio de 181,979 km/h; 2° Pairetti, 15m46s; 3° Roux, 15m 47s3; 4° Di Palma, 15m47s4; 5° Bordeu, 15m48s3.

SEXTA VUELTA: 1° Pairetti, 15m40s1 a un promedio de 183,024 km/h; 2° Roux, 15m41s3; 3° Bordeu, 15m 44s3; 4° Cabalén, 15m47s3; 5° Rienzi, 15m51s2.

SEPTIMA VUELTA: 1° Roux, 15m39s a un promedio de 183,258km/h; 2° Bordeu, 15m44s; 3° Emiliozzi, 16m 04s; 4° Casá, 16m12s4; 5° Rienzi, 16m18s; 6° Pairetti, 16m49s3.

OCTAVA VUELTA: 1° Roux, 15m36s1 a un promedio de 183,806 km/h (récord); 2° Pairetti, 15m39s; 3° Bordeu, 15 m44s; 4° Emiliozzi, 16m04s; 5° Casá, 16m12s4.

NOVENA VUELTA: 1° Roux, 15m45s3 a un promedio de 181,979 km/h; 2° Pairetti, 15m49s1; 3° Bordeu, 16m 02; 4° Emiliozzi, 16m19s2; 5° Casá, 16m28s1; 6° Cotet, 17m02s1.

DECIMA VUELTA: 1° Roux, 15m44s1 a un promedio de 182,249 km/h; 2° Bordeu, 15m44s3; 3° Pairetti, 15m56s; 4° Casá, 16m11s2; 5° Emiliozzi, 16m31s1; 6° Malnatti, 16m44s1.

DECIMOPRIMERA VUELTA: 1° Bordeu, 15m39s4 a un promedio de 183,102 km/h; 2° Roux, 15m45s3; 3° Pairetti, 15m48s1; 4° Casá, 16m 12s3; 5 Rienzi, 16m50s4.

DECIMOSEGUNDA VUELTA: 1° Bordeu, 15m39s a un promedio de 183,205 km/h; 2° Roux, 15m46s2; 3° Casá, 16m06s1; 4° Malnatti, 16m 43s1; 5°Emiliozzi, 17m34s.

NOTA: El planillaje de esta prueba se realizó con la colaboración del equipo de "Emoción en las Rutas" de Radio Libertad, especialmente con Luis García del Soto, Roberto Bo, Darío Rinaldi y José Antonio Calabrese.

EL FRACASO DE UN PARTIDO DE FUTBOL

Tal como se había anunciado, el pasado miércoles el equipo de periodistas que debía disputar el partido de revancha con los corredores automovilísticos, se hizo presente en la cancha del Club YPF. Pero estos últimos, pálidos de miedo, encontraron la excusa que los justificase: el campo estaba pesado y ninguno de ellos había llevado botines pantaneros. Ahora las tratativas parecen postergadas indefinidamente: se habla del Gran Premio, de que hay que recorrer la ruta y de que volveremos a hablar después del GP. Después habrá que descansar de la fatigosa carrera y después será el verano. Pero será, y allí estaremos.

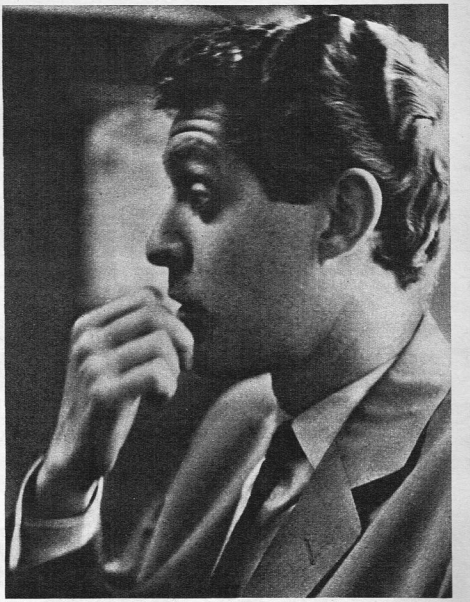
PREMIO CORSA-BAHCO

Lector regular de CORSA, Ricardo Fernández había dicho antes de largar: "Si llego a ganar un premio, me compro una caja de herramientas". Como Fernández fue el acompañante de Rubén Roux, ganador en Tandil, no tendrá necesidad de comprarse herramientas, ya que al finalizar la prueba Carlos M. Thiery le entregó una caja Bahco, premio instituido por CORSA y BAHCO que se otorga habitualmente a los acompañantes de los ganadores en todas las competencias de TC. La alegría de Fernández fue la mejor medida de su agradecimiento.

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

GRAN PREMIO

A pesar de que Ford no corre en TM, el señor Juan Villar, secretario de la Comisión de Concesionarios, piensa que esa categoría es la más promocional. Y nada más.



LA PALABRA OFICIAL

por ENRIQUE S. SANCHEZ ORTEGA

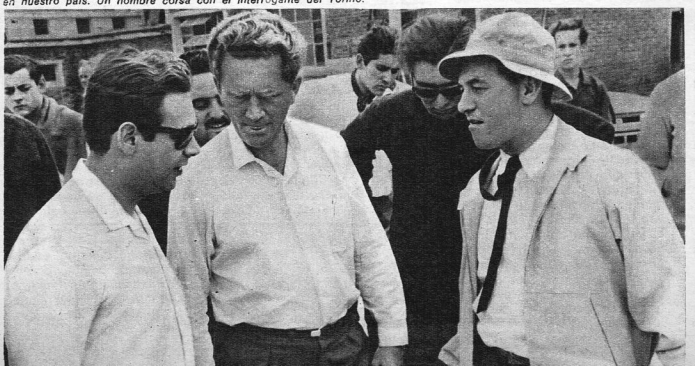
Una visión del Gran Premio a través de las fábricas de automóviles o de los concesionarios que las representan

Faltan quince días para que larguen el Gran Premio de Turismo de Carretera. CORSA fue a visitar a gente responsable, dos por los concesionarios de GM y Ford y uno por la fábrica IKA. Dos equipos debutantes y un "cappo squadra" veterano del Turismo Mejorado.

Ford llevó la iniciativa. Y como debe hacerse. Desde arriba para abajo. Kaiser ya lo había hecho, pero no en TC. General Motors lo hizo, lo hace y por lo escuchado pasará mucha agua bajo el puente hasta que deje de hacerlo al revés. *Sotto voce*. Aunque todos sepan que por medio de sus concesionarios intervenga en competiciones, parece que *orders are orders* y *business are business*, siguiendo con la temática políglota.

En dos años el Turismo de Carretera ha evolucionado lo que no lo había hecho en 35... Y el que el cien por ciento de los concesionarios Ford haya entrado en la Comisión de Automovilismo Deportivo, o el que el 70 por ciento de los General Motors aporten sus auxilios y entusiasmo a "la fiesta grande" es una muy lógica consecuencia de ello. Sin pecar de visionarios, creemos que muchas más cosas positivas en bien de nuestro automovilismo veremos en los próximos dos años. En enero del 67 entra en vigor el nuevo reglamento, mucho más amplio con todo lo que la palabrita implica. Se han hecho circuitos más cortos. El público ve más de una vez pasar los coches. Los conoce. Se harán circuitos más difíciles que acelerarán la evolución de los coches, y más veloces. Por fin el espíritu está encaminado en La Ruta, el milagro está ahí. Se ha creado una conciencia de equipo y el público lo ha aceptado. El equipo no tiene por qué necesariamente ser de cinco coches, bien puede ser de cinco hombres y un coche. Luis Di Palma viste a su gente con la misma ropa. Los auxilios se identifican con el color de sus máquinas. Y estos nos favorece a todos: fábricas, concesionarios, pilotos, coches y público.

El señor Steven, la responsabilidad de llevar un equipo "a la europea" en nuestro país. Un hombre corsa con el interrogante del Torino.



CHEVROLET

El ingeniero Eugenio Grosovich es el gerente deportivo responsable ante la comisión que representa el 73 % de los concesionarios General Motors de todo el país. Bajo el lema ""Junto a los aficionados en su pasión deportiva" entraron oficialmente a la vida institucional el 11 de noviembre de 1965. Las primeras adhesiones las recibieron de Tierra del Fuego, Mar del Plata, General Pico y Bolívar. Hay inquietud, ¿o no? El día del lanzamiento presentaron también el trofeo de oro que se otorgará al mejor clasificado en el ranking anual, que lleve un motor Chevrolet como unidad motriz... El trofeo en cuestión se llama Campeón Consagrado Chevrolet. Si mantiene su colocación durante dos años seguidos o tres alternados podrá quedarse con el trofeo ya *for ever*. Junto con la estatuilla viene un motor Super de siete bancadas.

A lo largo del año la Comisión repartió una cantidad de chiches distribuidos de la siguiente forma: para el ganador del Triángulo del Oeste, una →

GRAN PREMIO

tapa de cilindros; para el primero en San Nicolás, un block de siete bancadas y al de Olavarría un juego de bielas.

Las recaudaciones atesoradas por la Comisión de Concesionarios proviene —continuó el ingeniero Grosovich— del aporte de 1.000 pesos que cada concesionario adherido hace a la fábrica al retirar cada unidad nueva. La compañía luego se lo entrega a ellos. Ah, pero eso sí, General Motors no interviene con sus productos en ningún tipo de competencia deportiva...

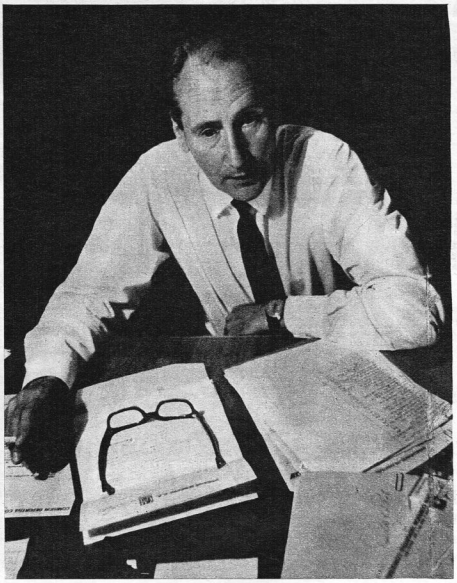
La opinión general es que en este último sentido, el criterio de la compañía ha evolucionado. Es indudable que las nuevas ideas vienen de USA, tanto en esta compañía como en muchísimos otros órdenes. Tómese esto con ironía y sin ella. Allá también hay gente joven. Ejecutivos que no están en ejecutivos. La desgracia es que hasta ahora, aquí sí había ejecutivos que estaban en ejecutivos y con alma de ejecutivos. Pensamos que Chaparral es un paso adelante en el "nuevo orden", aunque en el gigantesco engranaje de una monstruosa burocracia un buen principio es hacer las cosas "sotto voce".

Le preguntamos al ingeniero Grosovich qué consideraba más promocional, el TC o el TM. Su opinión es que en nuestro país es más promocional el TC. Por la diversidad de escenarios y distancias a que se traslada.

—No sólo colabora con nosotros GM recaudando el aporte de los concesionarios —prosiguió el ingeniero—, sino que nos da una cantidad de piezas especiales y nos hace precios especiales para los corredores, ¡incluso muchas veces perdiendo plata! El juego de bielas que en Tandil vale 25.000 pesos, para nosotros en la fábrica está a 21.000 pesos. Los blocks de seis cilindros vienen muchas veces imperfectos; para los corredores se nos entregan seleccionadísimos y maquinados con mimo...

La organización para el Gran Premio está en marcha. El cálculo de auxilios a *grosso modo* es del orden de los 45 ó 50 en ruta. La etapa más difícil en este sentido es la cuarta. El tramo Esquel a Rawson es largo y desértico y desde Esquel a Trelew contarán solo con un par de auxilios por falta de concesionarios en la zona.

Los premios que otorgará la Comisión Deportiva de Concesionarios serán distribuidos de la siguiente forma: 300.000 pesos al primero, 200.000 pesos al segundo, 100.000 pesos al tercero, 70.000 pesos al cuarto y 50.000 pesos al quinto. Existe la idea también de dar algunos chiches por etapa, aunque aún no hay nada "croqueto", pero de cualquier forma serán muy sabrosos...



El Ingeniero Grosovich. Muy gente, muchos proyectos y muchos auxilios, ¿no?

FORD

En Wenceslao Villafañe 40 está la Comisión de Automovilismo Deportivo de Concesionarios Ford, pero para hablar con Juan Villar, su secretario, tuvimos que irnos a la concesionaria Quintana, que viene a estar más o menos en la otra punta de Buenos Aires.

Le hicimos nuestra pregunta clave y el señor Villar opina que el TM es más promocional y que influye directamente sobre las ventas. Aunque inmediatamente posterior a la aparición del F-100 en las corsas, subió la venta de camionetas en forma destacable. Es idea de la Comisión formar en un futuro un equipo que intervenga en competiciones de la categoría TM. Actúan totalmente independientes de la fábrica en lo que a equipos y máquinas se refiere. Muy acertadamente nos acotó el señor Villar que no sólo el triunfo de la marca es propaganda, sino que el solo hecho de la intervención promueve las ventas. La fábrica no tiene aún formado su equipo. Irán dos F-100 y un seis, o dos seis y un F-100.

Apoyarán a todos los que intervengan con Ford, pero no les darán auxilios. Ya bastante les consiguen los 18 miembros de la comisión al proporcionarles el 70% de descuento sobre repuestos a los 20 mejor colocados en el ranking y un 50 % al resto. El resto de las recaudaciones, que al igual que los de Chevrolet proviene de los 1.000 pesos que la fábrica obtiene de cada concesionario que retira una unidad nueva, pero con una diferencia: el 100 % de los concesionarios colaboran. ¡Digna actitud! Además, muchos pesitos van destinados a la fiesta de la Gran Familia Ford en Mar del Plata. Amén de la carrera de regularidad.

Nos habían dicho que "al que madruga, Dios lo ayuda", pero esta vez no nos resultó. La conferencia de prensa estaba anunciada para el 15 a las 19. Nosotros llegamos el 10 a las 11 a ver a los mismos de la conferencia. Pero no se nos pudo adelantar nada con respecto a los premios que darán los concesionarios Ford a sus muchachos. Ni los del Gran Premio ni los del Campeonato. A la fuerza matan nuestro idealismo. Conclusión: la Comisión de Automovilismo Deportivo de Concesionarios Ford se mueve, pero menos. Además, está el equipo de fábrica que es capítulo aparte.

TORNADO

El equipo IKA intervino este año en una sola carrera. Rumores que no son ya rumores hablan de un equipo Tornado Torino en el horno para el Gran Premio. ¿Tendría que ver una cosa con otra? Para salir de dudas nos fuimos a ver al señor Steven, *cappo squadra* de Competición IKA.

Nos recibieron en los nuevos talleres de la calle Oro, edificio que está íntimamente relacionado con la ausencia de los Renault de nuestros circuitos. Recién hace cinco meses que los habilitaron y antes ya habían cambiado dos veces de lugar. Las circunstancias obligan y sin una mesa de trabajo estable es muy difícil tener un equipo en orden de marcha. Allí adentro también, en algún oculto rincón estaban los tres Tornados. El lanzamiento es inminente. Pero como nos dijo Steven, no es posible correr un Gran Premio con un coche fantasma. El lanzamiento del Torino está programado para fines de este mes: si las fechas coinciden, veremos nuevamente en los caminos un equipo IKA. Si no, será en el 67.

A "la pregunta" nos contestó que las dos categorías son dos cosas completamente diferentes. "En el fondo —dijo— lo que una carrera da, no es promoción a una marca ni a un tipo de coche, sino a una casa. La promoción es puramente institucional. Sería tan provechoso que Gastón Perkins ganara una vez más el Gran Premio como que un equipo francés viniera a nuestra carrera con R8 o Gordinis."

"El caso de Le Mans, por ejemplo: Ford fue con una máquina que está a años luz de su más cercano comprador; sin embargo las ventas del Mustang subieron en forma monstruosa luego de la carrera."

"El hecho de que se formara un equipo de TC, no nos impediría seguir corriendo en TM. Y Gastón Perkins seguiría siendo nuestro hombre más alto... Aunque lo que menos faltan aquí son pilotos."

No se les dará apoyo de auxilios a los que intervengan en el Gran Premio con Tornado. No es posible comprometerse con nadie, sobre todo desconociendo la cantidad de gente que intervendrá y sobre todo el apoyo real que darían los concesionarios.

"De cualquier forma si el señor Del Vito se queda en Quemú-Quemú con el coche parado, se le dará toda la ayuda posible a través del concesionario. Siempre se ha hecho y no tiene por qué ser ésta una excepción. De correr, los tres hombres Tornado serán Malnatti, Marincovich y Perkins. Todo depende del tiempo."

Y de las circunstancias, que este año no han favorecido mucho a la gente de Competición Kaiser.

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

GRAN PREMIO TC

POR QUE NO CORRE EL CHEVY

A esta altura, es muy difícil que el discutido Chevy II participe en el Gran Premio de TC. Froilán González y Jorge Cupeiro explican los motivos

En estos momentos de creciente entusiasmo pre-Gran Premio todo el mundo quiere saber al detalle quién se anotó hasta ese instante, qué nuevos autos intervienen y qué novedades, chimentos y anécdotas rodean al febril clima que viven los talleres. Desde aquellos donde el dinamómetro dirige el proceso de preparación de los muchos autos conscientes que veremos este año, hasta aquellos otros en los que con infinita dedicación se hacen las infaltables cupecitas y donde todavía se vive la romántica época de la tirada reveladora y el "apretaá un cacho más esa tuerca que-yo-sé-lo-que-te-digo". Aunque ya son los menos.

A todo esto sin embargo, la noticia de una no participación es la que ha provocado los más variados comentarios entre los aficionados. Entendendo por variados, desde luego, la alegría de los fordistas y la desazón de los chevroletistas. Hablamos por supuesto del Chevy II, un auto que tuvo precisamente la virtud de destacar el enfrentamiento por parte de las dos fracciones irreconciliables de aficionados de nuestro automovilismo.

Lo cierto es que el precursor de la evolución moderna del TC no estará en el apasionante Gran Premio, que ya tenemos encima, por diversas razones que Cupeiro y Froilán González nos explican y en consecuencia, de correrse la postergada carrera de Mercedes, sería la última intervención del Chevy, en manos de Cupeiro al menos, pues hace rato que se piensa en un auto totalmente nuevo para comenzar la temporada próxima.

Ahora bien, ¿por qué no corre?, ¿es el tan mentado problema de los premios, o el de las gomas, o simplemente el trazado, o quizás el del plazo de reparaciones? Bueno. Hay probablemente un poco de todo aunque algunos de esos factores priven decididamente. Y, básicamente, está además la decisión de Froilán González, dueño y creador del auto, embarcado sin dilaciones en la tarea de hacer otro mejor.

Porque Froilán alega que hace ya algún tiempo que perdió el interés en correr el auto en el GP de este año. Primero por elemental desacuerdo con el trazado y organización del mismo en lo que se refiere al discutido plazo de reparaciones y a los premios, parciales y totales, cuyo monto es, para González, una cosa directamente risible. Sobre todo tomando en cuenta el enorme costo de operación de un TC ganador para ponerlo en condiciones de GP. Además de repuestos, gomas y otras minucias por el estilo. Y en segundo lugar el tiempo, el precioso tiempo que lleva el GP en preparativos, se puede destinar a la inminente construcción del futuro TC-GT.

Así y todo, F. González repite que el entusiasmado por correr el GP es Jorge Cupeiro y que todavía hay una puerta abierta a la duda pero condicionada ineludiblemente al principal punto que cuestiona Froilán; el plazo otorgado para reparaciones en los días intermedios. Considera que un plazo mínimo razonable sería el de cuatro horas, porque aun a despecho de la "despreparación" que se haga en los motores, cada etapa es una carrera común de todos los domingos y no se cuenta en el GP con la semana completa para arreglar. Y sostiene, además, algo con lo que no estamos totalmente de acuerdo: que se deben dar muy importantes premios parciales para elevar el interés de la lucha por cada etapa. Creemos que el Gran Premio es una sola gran carrera y no seis carreras unidas ente sí. Y que vale más ganar el Gran Premio sin haber ganado ninguna etapa que triunfar en cinco

etapas y abandonar en la última. Pero de todas maneras los premios para cada etapa son, en este momento, dignos de lástima.

Cupeiro establece tres puntos esenciales en orden de importancia para explicar la deserción del Chevy en la prueba máxima del TC. Aunque parezca extraño antepone a todo el problema del dinero que se gasta sin recuperar y en el cual incluye el alto costo previsto por las gomas. Decimos que puede parecer paradójico, desde que Cupeiro es tan sólo conductor del auto, pero considera que el gasto y el esfuerzo de todo el equipo González-Bellavigna no puede ser suficientemente recuperado con las actuales condiciones del Gran Premio.

En segundo lugar Cupeiro, decidido defensor de tener siempre lo más moderno, quiere que se emplee el tiempo que se pierde en el Gran Premio en la iniciación del nuevo TC para el año que viene. Y por otra parte otro hecho que en años anteriores tuvo importancia decisiva no influye en esta ocasión en forma importante. Nos referimos, lógicamente, al puntaje del campeonato que este año no fue muy satisfactorio para Cupeiro, ya que ni aunque triunfase en el GP podría aspirar al título máximo. Aunque sí podría conseguir con un buen GP un mejor lugar para el ranking del año que viene.

En lo que tanto Cupeiro como Froilán González están de acuerdo es cuando afirman que el Chevy es un auto perfectamente apto para el Gran Premio, aun cuando el piloto se inclina por los caminos sureños para obviar el problema del calor, mientras que F. González prefiere aguantar el calor de los trazados norteños pero tener la seguridad de relativamente mejores caminos. Aunque el Chevy no terminó ninguno de los dos Grandes Premios en que intervino. Y como tampoco parece correr en éste...

En suma: siendo bastante improbable que se modifique con tanta amplitud el plazo de reparaciones, es casi seguro que el crédito de los Bellavigna no se largue con todo para el sur. Si bien casi todos los que correrán están también en desacuerdo con premios, tiempo y demás, no pueden dejar de intervenir porque el Gran Premio es la obligación ineludible. Pero sin duda las razones de Cupeiro y de Froilán González son por cierto indiscutibles. Aunque por lo menos se lo podrá ver en Mercedes el ya cercano día de la largada. (Este último párrafo no rige para lectores fordistas.)

G. R. S.

GRAN PREMIO TC

LOS HEROES ANONIMOS DEL GRAN PREMIO

Cargando bidones, bombeando nafta, avisando si viene alguien atrás o esperando ansiosamente al costado del camino, auxilios y acompañantes se han convertido en la raza más sufriente y menos gratificada del automovilismo

Dentro de nuestro automovilismo tenemos oficios que son, en cierta forma un poco ingratos. Cuando los lunes leemos los diarios o los martes las revistas nos encontramos con las clasificaciones oficiales de las pruebas corridas el domingo anterior. Nombre del piloto, marca del automóvil, tiempo neto, récord de vuelta y muchos otros datos. Pocos notan que dentro de todo eso falta algo. Falta el nombre de ese hombre anónimo que es el acompañante.

El acompañante indefectiblemente queda en un eterno segundo plano. Cuando finaliza una carrera el público se acerca apresuradamente al auto del vencedor, abraza al piloto, lo palmea, lo apretuja, lo vitorea. Del otro lado está el "otro" al que nadie saluda y muy pocas radios reportean. Es el que tendrá que desarmar el motor para que el Comisario Deportivo haga las verificaciones del caso. Ese es el oficio del acompañante; generalmente es mecánico o amigo del piloto, pero indefectiblemente pasa desapercibido. Y es leal reconocer que en gran parte la culpa es un poco nuestra, de los periodistas, que nos limitamos a escribir acerca de los pilotos, o de las máquinas, pero muy pocas veces de los acompañantes.

Contra lo que muchos opinan, los acompañantes, o la mayor parte de ellos, no tienen interés en llegar algún día a conducir un Turismo de Carretera. La explicación de este fenómeno es simple según propias declaraciones. Se sienten muy cómodos como acompañantes porque tienen fe en el piloto, mucha más de la que se pueden tener ellos mismos. Otros encuentran en este oficio la forma de recompensarse por los días de trabajo durante la semana en el taller, pero a casi ninguno le interesa lo que el piloto les puede dar en caso de una buena clasificación. Lo hacen por pasión por amor a los "fierros", por amor al deporte. Tenemos un tercer tipo que es el menos común en Turismo de Carretera: es el amigo del piloto y ellos sólo tratan de divertirse juntos (caso Casá-Travers).

Reflexionamos ahora sobre este tema porque estamos a pocos días del Gran Premio, la prueba máxima del TC donde los acompañantes tendrán ardua labor durante los días de descanso en el tiempo que se les dará para los arreglos.

Hay otro tipo de trabajadores anónimos del automovilismo no menos importante que los anteriores: los auxilios en la ruta.

Mucha gente no sabe cuál es el trabajo específico de los auxilios. La gente no tiene idea de que los auxilios son gente que casi no duerme durante 10 días o duerme en cualquier lado. Que es la gente que sale un día antes de que se largue la etapa y llega un día después. Los auxilios de una forma u otra encuentran en este duro trajinar la satisfacción de ser un poco partícipes del Gran Premio, ayudando al muchacho del barrio que preparó un Fordcito o un Chivo o simplemente al amigo que se lanza a la gran aventura. Ellos colaboran directamente, aunque no lo acepten a veces conscientemente en la performance de tal o cual piloto. Ya estamos a pocos días y estos hombres ya están cargando las camionetas y esperando el momento para salir a ocupar su lugar en la ruta, para comenzar la espera angustiosa con la radio portátil pegada al oído y los ojos en el fondo de la recta deseando entrever las formas de la máquina que tantas horas de trabajo llevó.

Acompañantes y auxilios, dos oficios anónimos pero de un valor importántisimo en cualquier tipo de carrera. Por eso no hay que olvidar que detrás de Pairetti, o de Bordeu, o de Malnatti o cualquier otro hay diez personas que "sufren" durante 10 días. Al lado de cada piloto hay un hombre que carga nafta en plena marcha, que está dispuesto a cambiar una goma en cualquier momento y en el menor tiempo posible o subsanar un inconveniente en carrera.

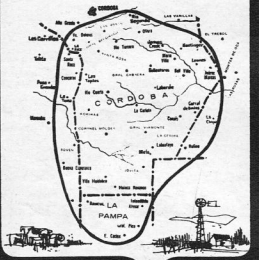
Este es el oficio mal gratificado del Gran Premio, el oficio de esos hombres que colaboran directamente para que los pilotos obtengan el halago y la satisfacción del bandera final. No los olvidemos.

C. F.

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

BUEN SERVICIO

Para sus planes de venta en esta zona, la más rica en agricultura y ganadería del país, la única voz es la de LV 16 - Radio Ranquel.

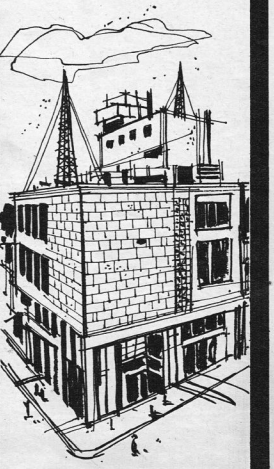


GRAN EMPRESA

LV 16 no es solamente "una emisora". Es una gran empresa, moderna, con verdadera conciencia de lo que significa su presencia en la comunidad.

NUEVA CASA

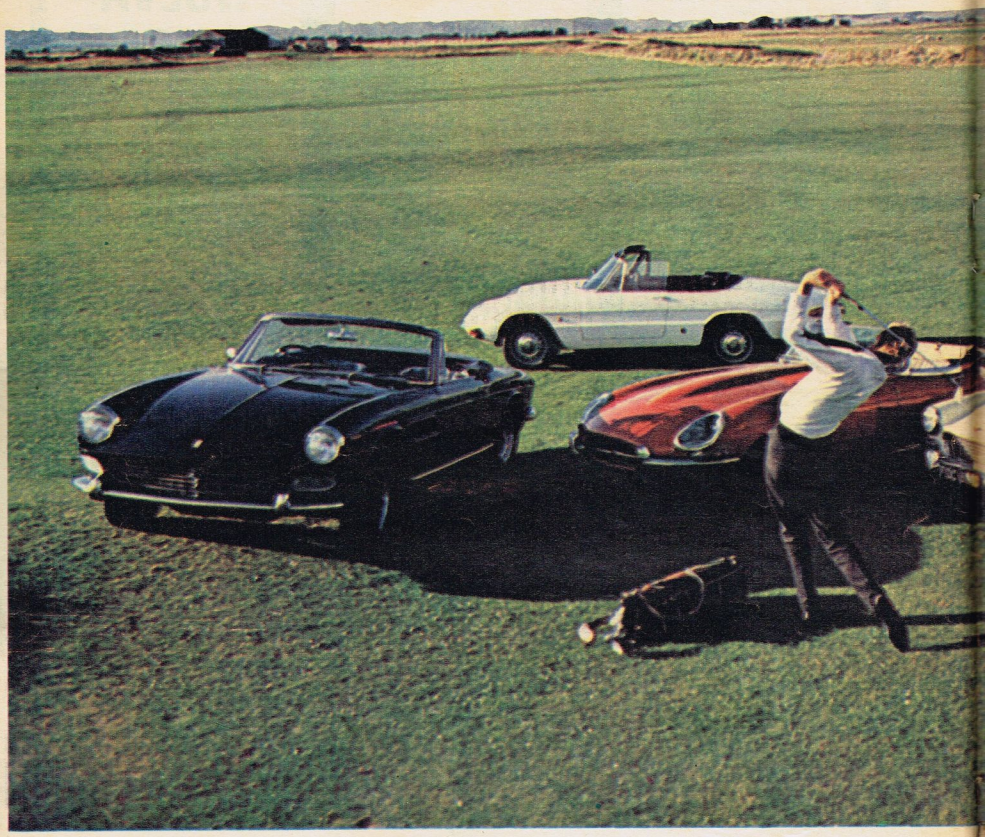
Y Radio Ranquel entrega hoy a esa comunidad, la suya, su nuevo edificio, desde donde sus mensajes serán de mayor calidad. Con nuevos estudios, enlace de FM con la planta trasmisora y todos los adelantos técnicos de nuestra era.



LV16 RADIO RANQUEL

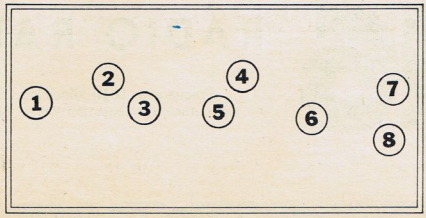
Frecuencia: 1010 kilociclos - Potencia: 10 kw.
Constitución y Sebastián Vera - Río Cuarto (Córdoba)

LOS NUEVOS MODELOS SPORT



NUESTRA TAPA: Dino 206 GT.

Dos asientos y dos puertas. Motor posterior de 6 cilindros en V de 86 x 57 cm, 9,7/1 de compresión y una cilindrada total de 1986 cm³. Se calcula su potencia en los 180 CV con un máximo de revoluciones rondando los 8.000 giros. La alimentación está provista por 3 carburadores Weber 40 DCN. Carrozada por Pininfarina, observa como característica sobresaliente la ubicación central de todos sus comandos, que permite rápido acceso de ambos lados, así como un fácil traslado de la barra de dirección a derecha o izquierda, según las necesidades o gusto del conductor.



1) FERRARI 275 GTS Spyder.

Este coche de dos asientos tiene un motor V12 de 3.286 cm3, velocidad máxima unos 240 km/hora. En primera (cinco marchas) llega casi a 90 km/hora, y en tercera ya sobrepasa las cien millas (160 km/h). La suspensión trasera es independiente, con parrillas y espirales. Precio: $ 4.200.000.

2) ALFA ROMEO GIULIA SPYDER.

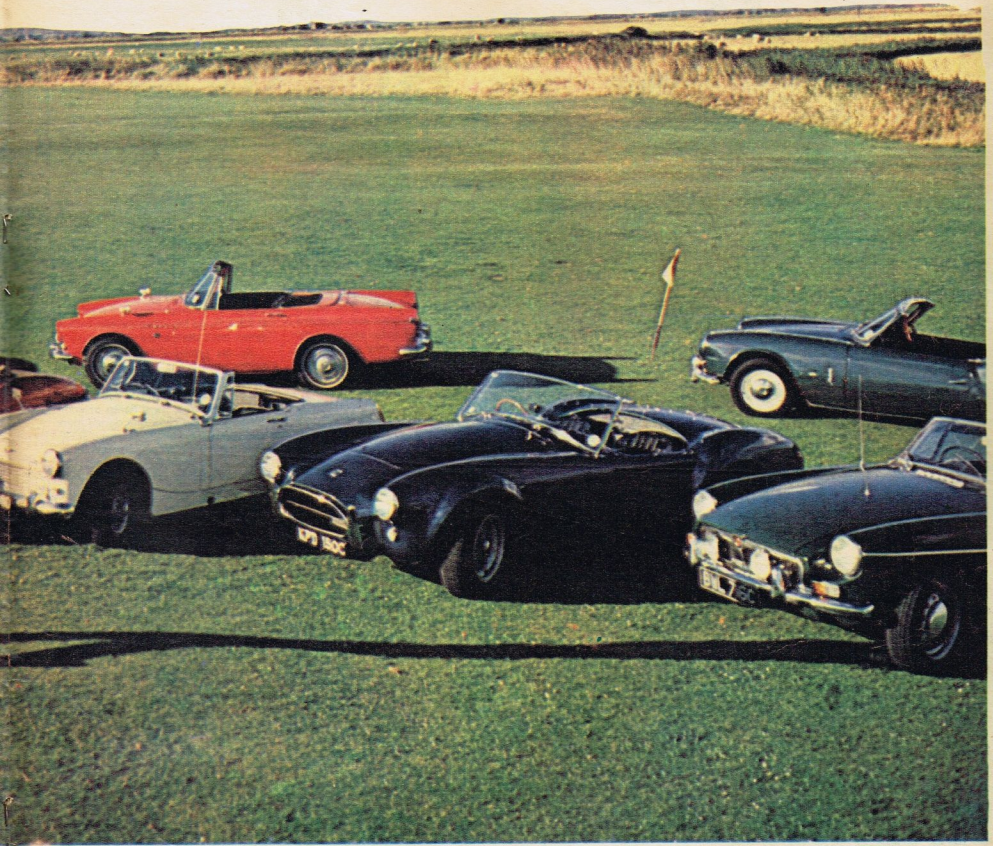
Es un dos asientos de 180 por hora con motor de doble árbol de levas a la cabeza, cuatro cilindros, 1.570 cm3. Está acoplado a una caja de 5 velocidades que ayuda a explicar la notable elasticidad de este pursangre italiano. La atractiva carrocería viene de Pininfarina. Coche cómodo para andar en invierno. Precio: $ 1.100.000.

3) TIPO

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

Londres dio su veredicto

Estos coches que presentamos a todo color, fueron los elegidos del jurado de expertos reunido en oportunidad de la reciente exposición de la industria automotriz en Londres. Resultó ganador indiscutible, por amplia mayoría de votos, la Ferrari Spyder 275 GTS. De los ocho ganadores, seis resultaron coches *de fabricación británica. CORSA, por su parte, quiso* también aportar su granito de opinión, y eligió para ilustrar la tapa de este número a la vedette del Salón del Automóvil de Turín, la Dino Pininfarina 206 GT. Damos a continuación las posiciones otorgadas por el jurado de Londres, características principales de los coches y sus respectivos precios de venta al *público en Londres traducidos a patacones.*



) JAGUAR TIPO IPO E.

Siempre fue sensa- onal. Ahora lo es más e nunca gracias a su otor 4.2 litros (240 por ra. 0 a 80 km/h en nco segundos), caja cuatro marchas to- as sincronizadas y nos mejorados. Pre- o: $ 1.500.000.

4) AUSTIN-HEALEY SPRITE.

Se vende como Austin-Healey Sprite o M.G. Midget con cambios de parrilla; por eso lo han bautizado "Spridget". Para 1967 tienen nuevos motores de 1.275 cm3, mejor capota, y otras mejoras. Precio: $ 450.000.

5) SUNBEAM TIGER.

El Tiger, de 4.261 cm3, anda a 190 km/h, pero andando despacio en cuarta es dócil como un perro viejo. Esto es mucho más que simplemente un auto chico con potente motor V8; es un coche sport con propia personalidad. Precio: $ 1.050.000.

6) AC SPORTS 289.

Motor Ford, 4.7 litros, 240 por hora y 150 en segunda..., cuatro marchas. Bastidor fuerte, liviano, tubular, suspensión independiente a las cuatro ruedas. Hay pocos autos que "patean" tanto cuando usted suelta el embrague. La versión de siete litros se llama Cobra. Precio: $ 1.850.000.

7) TRIUMPH SPITFIRE.

El Spitfire, de 150 por hora y 1.147 cm3, llega de 0 a 60 millas (96 km/h) en solamente 14 segundos. Agil aceleración, altas velocidades promedio con completa seguridad. Es ventajoso especificar el overdrive que se ofrece a opción. Precio: 500 mil pesos.

8) M.G. MGB.

Notable ejemplo de la tendencia hacia coches deportivos más confortables. Mejor protección que sus predecesores, suspensión más blanda, vidrios levadizos y más lugar para equipajes. Agil motor de 1.798 cm3, 106 millas por hora, nueve segundos de 0 a 80 km/h. Precio $ 600.000.

ELECCION DE LOS JUECES

1º Ferrari Spyder 275 GTS
2º Jaguar E
3º Austin Healey Sprite
4º Alfa Romeo Giulia Spider
5º Sumbeam Tiger
6º M.G. MGB
7º Triumph Spitfire
8º AC 289 Sports

En la primera selección realizada por el jurado, también estaban incluidos el Alfa Romeo 2600 Spider, Austin Healey 3000, Elva Courier, Morgan 4/4 y el Triumph TR4A.

PROCENEX

también para su auto

(que brillará como nuevo)

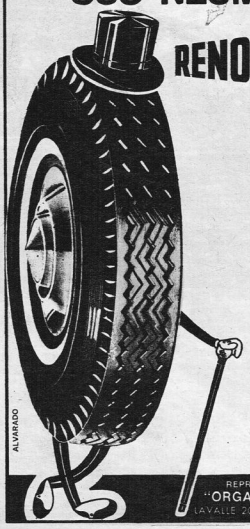
• limpia
• desodoriza
• desengrasa
• mata insectos
• elimina la cera vieja de los pisos

Todo queda piolin... piolin... pio... limpio con PROCENEX! MULTIPOTENTE LIMPIADOR INTEGRAL
No daña las manos

Distribuye KALIDAD s.a. Paraná 720. Tel. 46-2886/2815 Bs. As.

ALDABA

VISTA "DE GALA" SUS NEUMATICOS!



RENOVAGOM

Industria Argentina

PRODUCTO UNICO EN EL PAIS DE FORMULA JAPONESA

- **RENOVAGOM** otorga a sus cubiertas brillo de nuevas; resistencia al barro y tierras gredosas, evitando el resquebrajamiento de la goma y prolongando su vida útil.
- **RENOVAGOM** impregna y cubre todo tipo de recauchutajes, mejorando así la presentación y valorización de su coche.

Renueva alfombras, lonas, botas de goma, capotas, etc. Su aplicación es sencillísima.

- **RENOVAGOM** viene en envases de 750 c.c. (suficiente para 6 cubiertas y 1 juego completo de alfombras). Cada aplicación dura 6 meses.

USE "RENOVAGOM" Y TENDRA LA SOLUCION!

REPRESENTANTES EXCLUSIVOS:
"ORGANIZACION RIVADAVIA"
LAVALLE 2016 • P. 9 • Tel. 45-8346 • CAPITAL

ALVARADO

EL GP DE TURISMO EN ESTADISTICAS

Un Gran Premio reemplaza al otro, en el interés popular, en las noticias, en los titulares y en CORSA. Después de haber dedicado al Gran Premio Internacional de Turismo unas 62 páginas en siete números sucesivos de la revista, nos volcamos a partir de hoy a buscar y ofrecer información sobre el Gran Premio de Turismo Carretera. Pero el material que brinda el GP de Turismo parece inagotable. Nuestros matemáticos, por ejemplo, se pasaron los once días y algunos más llenando con números hojas en blanco. Y estas hojas así decoradas pueden ser muy interesantes para quién sepa ver en ellas, lo que los simples números no parecen indicar.

La primera de nuestras tablas, es de una sencillez transparente, ya que solo indica la cantidad de inscriptos en cada una de las categorías, la cantidad de automóviles que en cada una de ellas llegaron en cada etapa y partieron en la siguiente. Entre estos números se destaca por supuesto el voluminoso total de inscriptos, la gran popularidad que aún goza la categoría de menor cilindrada a pesar de que ya no se producen en el país automóviles para competir en ella y la cifra más alta de inscriptos en la Clase hasta 1600 cm³ Pero si el número de inscriptos en la C alcanzó casi al doble que el de la Clase D, en ambas llegaron casi la misma cantidad de vehículos y en ambas el número de clasificados es sensiblemente más alto que en las dos Clases menores. Conclusión evidente: para correr el GP, cuanto más grande, mejor.

Tablas 2 y 3: En estas tablas se indican porcentajes obtenidos dividiendo los que llegaron sobre los que largaron. La Tabla 2 se refiere a los que largaron y llegaron en cada una de las etapas. El record lo alcanzó la Clase D en la quinta etapa donde llegaron todos los automóviles que habían partido desde la etapa anterior, es decir, llegaron el 100 % de los automóviles en carrera; los valores más altos luego de éste corresponden a la misma Clase y a las etapas cuarta y sexta, en ese orden. Si la etapa más dura fue la segunda para la Clase A, paradójicamente la misma etapa fue la más dura para la Clase D, ambas con el percentil de clasificados más bajo de todas las etapas y todas las categorías.

La Tabla 3 indica lo mismo que la 2, pero tomando como referencia en todos los casos, el número de automóviles que largaron la primera etapa. Los valores son lógicamente decrecientes a medida que avanzan las etapas y, también lógicamente, el valor más alto corresponde a la Clase D, aunque cabe hacer notar que, hasta la tercera etapa, el record lo mantenía la Clase C. Los valores indicados al final de la sexta etapa indican una vez más la ventaja de los automóviles más grandes. Los percentiles crecen a medida que aumenta la cilindrada de los participantes. Y además una cifra cave para el GP 1966: se clasificaron en Pergamino el 18,4 % de los automóviles que largaron once días antes de Pilar.

En las primeras tres tablas analizamos el problema de los abandonos en cada una de las categorías. Las tres tablas siguientes, conceptualmente similares, se refieren al comportamiento de cada una de las marcas por separado. Toda estadística, aunque matemáticamente correcta, falsea los resultados reales, por cuanto requiere una interpretación de los datos a utilizar y de los resultados alcanzados. Para tratar de reducir este problema, consideramos solamente aquellas marcas de las cuales participaron seis unidades o más.

El número record de inscriptos y de clasificados corresponde al Fiat 1500 —esto se indica en la Tabla 4— con 102 y 20 unidades, respectivamente. En el otro extremo, ni NSU ni Simca lograron clasificar ninguno de sus automóviles.

Finalmente la Tabla 5 indica en cada una de las marcas el porcentaje de los que llegaron sobre los que iniciaron la carrera. Sobresalen aquí las performances de Chevrolet y Peugeot 404 que clasificaron el 30% y el 28,25 % de los automóviles en carrera. Siguen en orden decreciente Peugeot 403 y Fiat 1500.

Muchas conclusiones podrían obtenerse todavía: que los Isard son más llegadores que los De Carlo; que si lógicamente la primera etapa es la más dura para todos, los Fiat se quedaron —comparativamente— después de la tercera y los Auto-Union después de la cuarta; que el percentil de los 404 superaba al de los Super hasta la quinta etapa y que la mayoría de los Renault se quedaron en la segunda. Muchas más aún podrá obtener el lector que se dedique a comparar los valores de su marca preferida con los de la competencia o de las marcas que compitieron entre sí en una misma Clase.

El Gran Premio tuvo la palabra: hasta el año que viene.

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

TABLA 1 - CUANTOS CORRIERON: CUANTOS LLEGARON (en números)

CLASE	A	B	C	D	Total
Inscriptos	115	83	137	78	413
Sellaron	110	75	128	71	384
Largaron Primera Etapa	109	75	121	70	375
Llegaron Primera Etapa	76	52	80	49	257
Largaron Segunda Etapa	75	51	80	49	255
Llegaron Segunda Etapa	47	33	60	32	172
Largaron Tercera Etapa	42	33	56	32	163
Llegaron Tercera Etapa	29	26	48	26	129
Largaron Cuarta Etapa	29	26	47	26	128
Llegaron Cuarta Etapa	20	22	37	23	102
Largaron Quinta Etapa	20	22	37	23	102
Llegaron Quinta Etapa	15	16	31	23	85
Largaron Sexta Etapa	14	16	30	23	83
Llegaron Sexta Etapa	12	13	24	20	69

TABLA 2 - PERCENTIL DE CLASIFICADOS EN CADA ETAPA

CLASE	A	B	C	D	Total
Primera Etapa	69,72 %	69,33 %	66,11 %	70 %	68,53 %
Segunda Etapa	62,66 %	69,59 %	75 %	65,3 %	67,45 %
Tercera Etapa	69,04 %	78,78 %	85,71 %	81,25 %	79,14 %
Cuarta Etapa	68,97 %	84,62 %	78,72 %	88,46 %	79,69 %
Quinta Etapa	75 %	72,73 %	83,78 %	100 %	83,33 %
Sexta Etapa	85,71 %	81,25 %	80 %	86,96 %	83,13 %

TABLA 3 - PERCENTIL DE CLASIFICADOS SOBRE EL TOTAL DE PARTICIPANTES

CLASE	A	B	C	D	Total
Primera Etapa	69,72 %	69,33 %	66,11 %	70 %	68,53 %
Segunda Etapa	43,19 %	43,99 %	49,6 %	45,71 %	45,76 %
Tercera Etapa	26,61 %	34,67 %	39,67 %	37,14 %	34,4 %
Cuarta Etapa	18,35 %	29,33 %	30,58 %	32,86 %	27,2 %
Quinta Etapa	13,76 %	21,33 %	25,62 %	32,86 %	22,67 %
Sexta Etapa	11,01 %	17,33 %	19,83 %	28,57 %	18,4 %

TABLA 4 - INSCRIPTOS Y CLASIFICADOS, MARCA POR MARCA (en números)

	Ins.	Lar.	1ª	2ª	3ª	4ª	5ª	6ª
Auto Union	24	22	17	13	9	9	6	4
Chevrolet	11	10	5	5	3	3	3	3
De Carlo - BMW 700	56	56	42	27	17	11	8	6
Fiat 1500	102	95	64	49	41	30	25	20
Isard 700	30	29	18	13	8	6	5	5
NSU	22	18	12	5	2	1	0	0
Peugeot 403	19	13	8	6	4	4	3	3
Peugeot 404	50	46	34	20	18	16	16	13
Renault Gordini 1093	45	41	27	14	12	8	6	5
Simca Emi-Sul	6	5	2	0	0	0	0	0

TABLA 5 - PERCENTIL DE CLASIFICADOS SOBRE EL TOTAL DE PARTICIPANTES, MARCA POR MARCA

ETAPA	1ª	2ª	3ª	4ª	5ª	6ª
Auto Union	77,27	59,09	40,91	40,91	27,27	18,18
Chevrolet	50	50	30	30	30	30
De Carlo - BMW 700	66,66	48,21	30,36	19,64	14,29	10,71
Fiat 1500	67,41	51,58	43,16	31,58	26,32	21,05
Isard 700	62,06	44,83	27,59	20,69	17,24	17,24
NSU	66,66	27,77	11,11	5,55	0	0
Peugeot 403	61,53	46,15	30,77	30,77	23,08	23,08
Peugeot 404	73,91	43,48	39,13	34,78	34,78	28,25
Renault Gordini 1093	65,85	34,15	29,27	19,51	14,63	12,2
Simca Emi-Sul	40	0	0	0	0	0

GUIA CORSA

REALIZACION **EDDIE** PUBLICITARIA 32-1424/7989

MECANICA - SERVICE - REPUESTOS - ACCESORIOS

REPUESTOS para **CITROEN**

MIGUEL DEVOTO e Hijos

FABRICA y VENTA
RIO de JANEIRO 781/793
Tel. 88-6145/7224
Bs. As.
Sucursal La Plata
Calle 60 Nº 1830 Tel. 59598

TALLERES SCHMITZ S.R.L.

UNICO SERVICE

DESDE 1935

Reacondicionamos motores con garantía escrita

J. A. CABRERA 4366
TEL. 773-2866 Bs. As.

***MARCELO** comunica su desvinculación de Radio TRADE y la iniciación de actividades en su moderno local.*

AUTO RADIO
LA TOUR

INSTALACION - VENTA
REPARACION Y CANJE
DE SU VIEJA AUTO RADIO

J. A. P. DE MELO 2193
TEL. 85-0678 Bs. As.

"EL NEGRO"
SILENCIADORES
CAÑOS DE ESCAPE
Rojas 2246
Tel. 58 - 5585 Cap.

Ya atendemos!..
en nuestro nuevo local de GUATEMALA 4416
(Casi esquina Cánning 1900) Tel. 71-5862

J. C. ZUPPIROLI S. R. L.

REPUESTOS FIAT

LAMBERT HNOS.

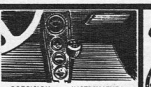
SERVICIO INTEGRAL
DE ELECTRICIDAD
Y CARBURACION
DEL AUTOMOVIL

TRABAJOS GARANTIZADOS

Mecánica Ligera

HORARIO
Todos los días, incluso SABADOS y DOMINGOS de 8 a 24 hs.

ASAMBLEA 506 - 512
TEL. 921-4514



PRECISION en INSTRUMENTAL

Nu-Ve

Limpiaparabrisas - Velocímetros
Cuenta vueltas - Marcadores temperatura - Manómetro de aceite
Calefactores - Encendadores - Tableros tipo competición - Auto radio.

ENVIOS AL INTERIOR
AVELLANEDA 1770 TE. 66-3152

Alfa Romeo

REPUESTOS ORIGINALES

JUAN ANGEL DIEZ Y CIA. S. A.

AV. PUEYRREDON 880
TEL. 89-6290 y 87-8471

¡VEA LAS ULTIMAS NOVEDADES!
La línea más completa de artículos PLEGABLES y PORTATILES del AUTOMOVILISTA: Reposeras, mesas, sillas, banquetas, catres, colchonetas, parrillas, parasoles, piletas de natación, cocinas. TODO LO NECESARIO PARA CAMPING, PIC-NIC, VIAJES, VACACIONES, CASAS FIN DE SEMANA, PLAYA, etc.

FUNDAS CUBRE-COCHES: (SUPER-FUNDA y FUNDA SANITIZADA) para todas las marcas y modelos de coches; cosida y soldada, 110 x 100 impermeable, plastificada y afelpada, ventilación, no raya ni se pega con el calor.

PEDRO V. CAFFARENA, J. B. Justo 6801, Tel. 69-6065 Bs. As.
ENVIOS AL INTERIOR - ABIERTO SABADOS Y DOMINGOS

ATENCION
CASA **DACAR**
El centro del DISTRIBUIDOR EL CARBURADOR Y LA BOMBA DE NAFTA

Ofrece LEVAS CON DISEÑO ESPECIAL Y CARBURADORES WEBER HORIZONTALES PARA COMPETICION

Repuestos del encendido para coches Americanos y Europeos.

ENVIOS AL INTERIOR

FITZ ROY 71 - T. E. 54-8428
Suc. J. B. Justo 3088 - Bs. As.

FIAT
Mecánica FIAT en general
PASTEUR 736
Altura Córdoba 2300
Frente a la facultad

VENETA
AJUSTE DE MOTORES
Afinación, Puesta a Punto, Dinamos, Arranques, Dirección, Suspensión, Frenos y Balanceo.

EQUIPO DE COMPETICION
Los trabajos son realizados con la mayor Seriedad, Garantía y Rapidez. ATENDIDO POR SUS PROPIOS DUEÑOS. SE PREPARAN MOTORES DEPORTIVOS.

OFERTA DE LA SEMANA
Bujías BOSCH legítimas
a sólo $ 310.-
Envíos al interior en 24 hs.

También venta de Repuestos y Accesorios legítimos y nacionales para su DKW

UNION PARTS
Lope de Vega 2802
Buenos Aires

ARONDE VOT SIMCA

REPUESTOS Y ACCESORIOS
SIMCA FIAT
IMPORTACION - FABRICACION
ENRIQUE BECERRA FANDIÑO E HIJOS
GUISE 2093 Alt. Av. Sta. Fé 3260
Tel. 83-2963 - Buenos Aires

No cerramos al mediodía

NO MUERDEN

por RONALD HANSEN

Los chicos de CORSA sostienen firmemente —aunque no se animen a decírmelo a mí— que la primera carrera que vi en mi vida fue esa que ganó Ben Hur, que después hicieron las películas, la última con Charlton Heston.

En realidad no es para tanto, ya que en 1946 había motores a explosión y todo. Interregno nostálgico: las carreras de Retiro, Fangio versus Gálvez, el cuatro puertas de Rodrigo Daly, Lo Valvo, la "Betty" de Benedicto Campos, el midget motor atrás de Aguaviva. Fin del interregno nostálgico.

Lo real y verdadero es que en 1960, a raíz de la aparición de PARABRISAS y su definida orientación hacia el usuario común de automóviles, decidí —después de una década de haber andado entre fierros— tomarme una vacaciones.

Pero después apareció CORSA y poco a poco héme aquí metiéndome otra vez tímidamente en las carreras, como un pollito en la lluvia.

Lo que en cierta forma viene bien, porque de ese modo he podido apreciar la transformación operada en nuestros cuadros deportivos, mejor que uno que se pasó esos cinco años con la nariz pegada al vidrio del cuentavueltas de los acontecimientos automovilísticos nacionales (esa frase agarraía que es de las que no vienen más).

Vediamo ancora (para demostrar que soy un tipo poligono).

TURISMO CARRETERA

Esta categoría, intensamente promocionada, sigue siendo la más popular. Y, más aún, su popularidad con relación a otras categorías más accesibles, ha aumentado en lugar de disminuir.

La imagen popular del TC ha sufrido una sutil variación. Ya nadie pretende que sea una categoría popularmente accesible; un auto ganador cuesta 4 millones de pesos, o sea algo más de lo que vale en Italia una Ferrari GT. Y con lo que cuesta comprar y mantener un TC se podría correr tranquilamente en todos los Grands Prix de Fórmula Uno.

Entonces esa imagen ha experimentado un viraje. Ya no se concibe al corredor de TC como el muchacho del barrio al cual únicamente los tacos de goma le sobresalen del tacho de aceite lleno de engranajes; ahora el corredor de teshé es una figura paternal, un demiurgo dentro del concepto popular; llena perfectamente el cometido de la "imagen de padre" (father image) de los psicólogos modernos.

El teshé es popular porque los autos corren mucho, porque los recorridos viajan enlazando distintos pueblos de la provincia y porque está muy promocionado.

En CORSA se impresionan por la evolución que ha sufrido esta categoría. Realmente ¿es para tanto? Los carburadores Weber existían hace diez años y los usaban los Chevrolet. Es cierto que ahora usan motores más modernos, pero ésa es una consecuencia lógica de la evolución en la producción nacional y no de fundamentales adelantos en la categoría en sí.

Ahora usan gomas más anchas, lo que está muy bien, y usan también cajas de cuatro velocidades. Entre paréntesis, yo no entiendo por qué por un lado limitan los costos limitando los motores a la producción nacional (muy bien) y por el otro los liberan admitiendo carburadores exóticos y cajas importadas de cuatro velocidades; dígame usted si cuatro Weber bicorpo y una caja Galaxie o Corvette no cuestan más que el motor. ¿Qué problema habría en especificar carburadores de un tipo "que provee o haya provisto la industria nacional" como reza el reglamento de Mecánica Nacional?

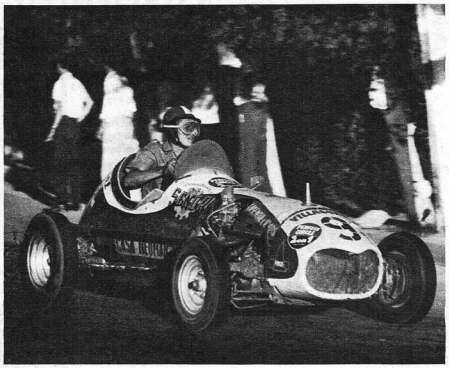
¿Y qué problema hay con cajas también nacionales? Es cierto que prácticamente todas son de tres velocidades, pero no solamente pueden convertirse a 4, sino que además, con la mayoría de los circuitos que emplean los teshé ¿para qué quieren cuatro marchas?

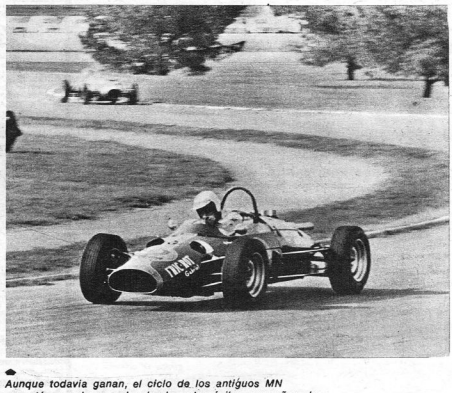
Exteriormente, con algunas excepciones siguen siendo los mismos adefesios de siempre. ("Nene, portate bien o lo llamo a ese señor que corre en TC, que venga y traiga el auto".) Es cierto que la mayoría ostentan excelente terminación y acabado. Ya no se ve, como antes, piezas atadas con alambre oxidado. Hay mucho trabajo, y trabajo en la mayoría de los casos prolijo y razonado. Pero estéticamente, no se ha avanzado nada, salvo en lo que concierne a la reducción de altura de las cupé (y que se hizo para disminuir la altura del centro de gravedad; las ventajas estéticas y aerodinámicas vinieron de paso).

Hablando de aerodinamia, sigo sin entender por qué no gastan cien o doscientos mil de los cuatro millones en hacer carrocerías más o menos aerodinámicas. Las caracteristicas de los circuitos empleados tienden perfectamente al aprovechamiento de la aerodinamia. Si las secciones maestras de los TC ya son bastante razonables (se habla de 1,7 m² aproximadamente), ya estamos en camino a que puedan lograrse interesantes rendimientos potencia/velocidad. Hay que tener presente que 1 km/h más en la recta puede ganar una carrera.

Dicen que hoy es el momento de los especialistas. Que ya no se estila que un solo hombre haga todo el auto, sino que para cada detalle en especial (árbol de levas, freno de disco, carburación, pistones, etc.) se recurre a una firma dedicada por entero a ese rubro.

Eso está muy bien. Habría que incluir un experto en aerodinámica entre los consultistas. ¿Por qué desperdiciar 20 ó 30 HP gratuitos?





Aunque todavía ganan, el ciclo de los antiguos MN ya está cerrado; una horda de automóviles pequeños de motor trasero ya está dispuesta a caer sobre ellos.

TURISMO

Ahora sin el "mejorado", sigue siendo lo de siempre. Algunos coches han cambiado conforme otros modelos iban dejando de producirse (Fiat 1100, Peugeot 403, Isard 1204, etc.) Los coches que corren se van alejando cada vez más de su similar "de calle", pero esa evolución, aunque lamentable, desde cierto punto de vista, es inevitable. No es estrictamente deportivo —aunque sí perfectamente reglamentario—, ¿acaso el deporte le interesa a alguno? Evidentemente no es deportista quien reemplaza la relación de diferencial de su coche por otra relación no homologada y correspondiente, incluso, a otro modelo. Es o bien un merecachifle o bien una persona que ha fracasado en otros aspectos de la vida y busca sublimarse mediante éxitos logrados a la vera de los reglamentos.

El fenómeno, bien conocido, tiene evidentes raíces sicopáticas; lo que se debe hacer y se está haciendo ahora es vigilar más y aumentar las inspecciones técnicas "por muestreo".

Evidentemente, hay gente que viola o "bordea" los reglamentos no porque quiere sino porque si no lo hace, corre en desventaja. Limpiando

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

El automovilismo local cinco años después: todo está como era entonces. Pero no por mucho tiempo

Un Fiat 1100, como un 403 o un Borgward eran figuras habituales en TM. Ahora se llama Turismo, se anda mucho más fuerte y los modelos han cambiado: el 1500, el 404 o el 1093 son ahora los más populares.

Las viejas cupés de TC pertenecen ya a un pasado romántico; los nuevos automóviles especiales marcan un avance técnico irreversible, pero lo hacen muy lentamente.

la categoría se logrará evitar también esta delincuencia por arrastre. Las exigencias menos estrictas del nuevo Anexo J también contribuyeron a dejar a los "perreros" fuera de juego.

MECANICA NACIONAL

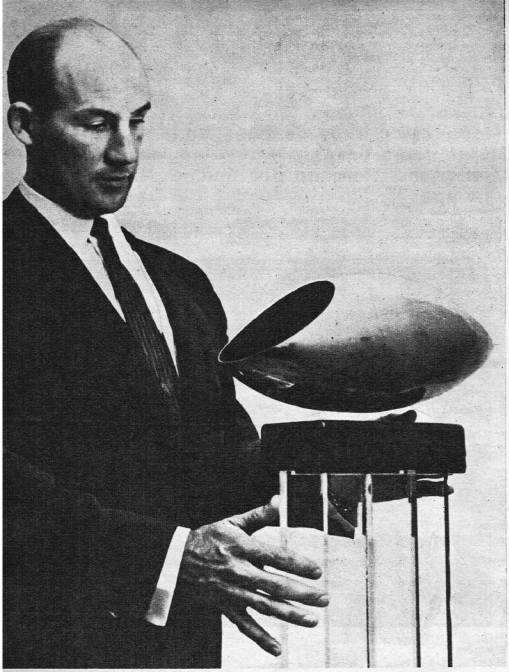
Está en una situación de expectativa. La primera impresión obtenida al reiniciarse las carreras era de desaliento; veíamos los coches diseñados en 1930 que habíamos visto "antes de Rosario" con alguna que otra excepción. Pero hay que esperar un poco más. Fundamentalmente, no importa que tengan el motor adelante o atrás siempre que de algún modo aprovechen las cosas que con el correr de los años se han aprendido de 1930 a ahora. Eso de tener la palanca de cambios entre las piernas se usaba mucho con los Alfa P.3 y llegó incluso hasta las Maserati 4CLT/48, pero ya se usa otra cosa.

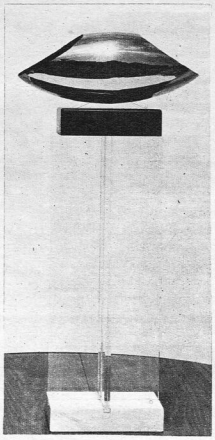
No vamos a caer en el muy común error de fustigar los coches anticuados por una especie de concepto filosófico. Los coches anticuados lo son no porque sus constructores sean mala gente sino porque no saben hacer una cosa mejor. Además, eventualmente, tienen derecho a hacer el auto que quieran. Lo que pasa es que a medida que van entrando en escena autos construidos racionalmente, éstos empezarán a ganar carreras.

Y costruir un auto racionalmente no significa poner el motor atrás y a otra cosa. Significa que su geometría de dirección y suspensión sea la adecuada para que el coche vire a gran velocidad. Que su distribución de peso le permita acelerar sin cruzarse y frenar fuertemente sin que el piloto se ponga el auto de chambergo. Además, hacer todo eso conservando el mínimo de peso de 600 kilos que el reglamento establece para Fórmula Uno. Hay que pensar que si en la actualidad se están logrando relaciones peso/potencia de unos 3 kg/CV en Fórmula Uno, cada 30 kilos de más equivale a robarle 10 CV al motor.

Todo eso puede hacerse perfectamente. Depende simplemente de un enfoque lógico del problema. Hay que trabajar con sistemas sofisticados de suspensión, con distribuciones de peso, con largos de tubo de aspiración, con secciones de neumáticos.

Hay una extensísima bibliografía internacional sobre estos temas. Y los libros, como aseguraba el inolvidable Nato Desiderio, no muerden.





Rompiendo con las tradicionales copas inútiles y feas, el trofeo Can-Am consiste en una pieza escultórica realizada por el venezolano Alberto Collie. El arte no excluye la técnica mecánica: la pieza está sostenida mediante dos imanes.

El Sports Car Club of America y el Canadian Automobile Sports Club comisionaron a Stirling Moss para que diese los lineamientos de un campeonato entre los dos países.

INTERNACIONAL DE MONSTRUOS

Canadá y Estados Unidos organizan un campeonato internacional de automóviles Sport y Prototipos, con un coordinador demasiado conocido y un trofeo verdaderamente original

Haciendo un alto en sus negocios, actividades periodísticas y demás Stirling Moss se tomó el avión y desembarcó en el Nuevo Mundo para desempeñar el ejecutivo trabajo de coordinador de una carrera o mejor dicho de una serie de carreras que integran la copa challenger USA-Canadá, algo que promete constituirse, a decir de Moss, en uno de los mejores acontecimientos anuales del mundillo de los sports-cars.

La disputa de la copa se lleva a cabo en seis carreras de las cuales dos se realizan en Canadá en St. Jovite y Mosport (donde tuviera su fenomal accidente John Surtees con el Lola T-70) y las cuatro restantes en los Estados Unidos, en Bridgehampton, Laguna Seca, Riverside y Las Vegas.

Agrupados bajo las fórmulas del SCOA (Club de automóviles sport de América) y del CASC (Club de autos sport de Canadá) se reúnen en estas seis competencias los mejores exponentes actuales de lo que es el Grupo 9 de la FIA. O sea autos abiertos tipo prototipos gran turismo como podríamos ver en Le Mans, pero con menos restricciones reglamentarias todavía. Toda la potencia que se puede encontrar, sobre un chasis y suspensiones del más avanzado diseño encuadran escuetamente a estas grandes bestias como el Chaparral, el Lola-Ford o Lola-Chev, los Mc Laren-Olds, Mc Laren-Chev, Mecom-Olds, etc.

Cada competencia individual otorga nueve puntos al ganador y descendiendo respectivamente seis, cuatro, tres, dos y un punto, completando en esa forma los seis primeros puestos. Al finalizar la sexta y última carrera, en Las Vegas, el ganador de la copa es simplemente el que suma mayor número de puntos entre las seis, pudiendo darse el caso que el ganador no haya obtenido ningún triunfo parcial y sí en cambio el trofeo final. Que implica gran cantidad de dinero, más o menos unos 50.000 dólares para el primero, entre los premios de los organizadores y las numerosas contribuciones particulares. El segundo en la general recibe unos 15.000 dólares, el tercero cerca de 10.000 y así. Evidentemente algo más que lo que se distribuye en el gran premio de Turismo Carretera, competencia de parecida organización y más extenuante todavía. Pero a no afligirse que en el país de las computadoras todo está pensado y requetepensado. Como la última carrera es en Las Vegas, luego de la entrega de premios los corredores se desparraman ansiosos en los tímidos boliches que pueblan la zona y se patinan regiamente los mangos tan duramente ganados. De esa manera el dinero vuelve a manos sabias y conservadoras, cumpliendo el inevitable ciclo de las cosas. Eso es al menos lo que puede pensarse, así que para qué preocuparse por la gran diferencia de premios si al final el dinero es una cosa pasajera. (¿?).

El conductor que se adjudica el triunfo general obtiene además el trofeo instituido por la famosa empresa de ceras Johnson, que apoyó en forma particular la realización de la copa canadiense-americana. El trofeo consiste en una originalísima escultura de un artista venezolano residente en USA, Alberto Collie, quien según Stirling Moss, simbolizó en su obra de arte la aerodinámica belleza de los actuales autos sport unido a la precisión de la tecnología aplicada a la construcción de estos autos.

La escultura de Collie, de una lividad estética notable, es un cuerpo de magnesio y aluminio que recuerda vagamente la forma de las turbinas de un jet, pero biseladas en ambos extremos. De aproximadamente unos 41 cm de longitud el cuerpo se coloca sobre un pedestal de plexiglas transparente y se mantiene separado de él por la fuerza de repulsión de dos imanes colocados uno en el cuerpo y el otro en la cima de pedestal donde apoya el cuerpo. Cuatro delgados cordones de nylon aseguran además la unión necesaria entre pedestal y obra. El entusiasmo y los favorables comentarios despertados por el novedoso trofeo, que se aparta de la recargada copa tradicional, permiten suponer nuevos y audaces ejemplos a partir de acertadas actitudes como la de la empresa Johnson.

Pero, indudablemente, el fuerte apoyo comercial particular se obtiene, como en el caso de Johnson y cuando se asegura una eficiente organización. Y los clubes de automótoras empresas patrocinadoras, viles sport de USA y Canadá realizaron todo a la perfección. Excelentes premios son imán irresistible para todos y al conseguir que la FIA les otorgara una fecha en el calendario internacional se asegura la no interferencia de alguna prueba similar en Europa u otro lugar y permite que los corredores de allende el océano viajen con sus autos sin tener que volver en el intermedio. La presencia de los grandes es garantía de buena cantidad de público y consecuente taquilla. Exito asegurado, porque además las carreras de autos sport son realmente espectaculares. Por las velocidades, las formas aerodinámicas, por todo. Pensemos tan sólo en aquellos geniales 1.000 Km de la ciudad de Buenos Aires con la última palabra en sport-cars con todos los virtuosos al volante. Si vinieran ahora, ver a todos los monstruos actuales acelerando por la General Paz o dando vueltas en el Autódromo sería cosa de enloquecerse. Pero con qué gusto.

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

EN LA INCONFUNDIBLE VOZ DE

EMILIO EDUARDO D'AGOSTINO

y su equipo deportivo.

Ud. "vivirá" la emoción de la más sensacional competencia automovilística del año.

44° GRAN PREMIO ARGENTINO DE CARRETERA

del 2 al 11 de Diciembre

por LR6 RADIO MITRE, las poderosas ondas cortas de RADIO EL MUNDO, LRX1 en 49 metros y LRX2 en 31 metros y la PRIMERA RED RADIAL DEL AUTOMOVILISMO integrada por las emisoras:

LV5 SAN JUAN
LU3 BAHIA BLANCA
LW7 CATAMARCA
LW3 TUCUMAN
LT13 OBERA (Misiones)
LU20 TRELEW
LU16 RIO NEGRO
LU19 CIPOLLETTI
LT10 UNIVERSIDAD (Santa Fé)

LU10 AZUL - LV13 SAN LUIS - LU21 GOLFO SAN JORGE (Caleta Olivia, Santa Cruz)
CW43 B INTERNACIONAL (Rivera-Uruguay) y otras que se irán agregando..!

EN ESTE GRAN PREMIO se utilizarán 70 horas de transmisión. Diez horas por cada una de las 6 etapas, de 6 a 16 horas, y 10 NOCHES DE GALA, de 19 a 20 horas, los días de etapa y de descanso.

VERDADERAMENTE, CUBRIREMOS TODO EL PAIS...!

MEDIOS DE COMUNICACION

3 AVIONES sobrevolarán permanentemente la ruta de las etapas dotados de poderosos transmisores. 6 RADIO MOVILES. Puestos de líneas microfónicas y 200 especialistas al servicio de nuestros programas.

SEÑOR ANUNCIADOR: Consúltenos para intervenir en estas transmisiones. Será la mejor inversión de publicidad que Ud. puede realizar. Sus seguros resultados lo sorprenderán muy gratamente.

D'AGOSTINO DEPORTES

Larrea 52 - Teléfonos: 47-3137 y 47-3254

Copello anduvo con todo cuando fue necesario, pero lentamente fue descendiendo su ritmo de acuerdo a la distancia que lo separaba del segundo. Este año ganó muchas competencias de corto recorrido y esta vez ganó imponiendo su ritmo.

Carlos Grossi hizo su segunda presentación con gran mérito: primero en la prueba de clasificación y segundo en la carrera. Buen manejo.

TIERRA FLOJA EN EL OESTE

por PEDRO ANIBAL REVOREDO — *fotos: CARLOS ARCURI*

Veinticinco de Mayo se siente feliz de haber logrado en dos años poseer una carrera en el calendario que tenga la virtud de alcanzar casi ochenta inscriptos en dos clases, es decir, el cuarenta por ciento de los inscriptos del Gran Premio para ambas clases. Todo esto, sumado a la belleza de un circuito de quince kilómetros, hace que los sobrevivientes del Gran Premio estén presentes. Los cuatrocientnos mil pesos de premios son otro de los atractivos.

El circuito se compone de dos terceras partes de pavimento y un tercio de tierra, que esta vez estuvo muy floja, tal vez lo suficiente para que público y actores se diviertan. La organización dejó bastante que desear, pero todos nos fuimos satisfechos de esa hermosa localidad bonaerense.

Con estas perspectivas, la Clase BC resultaría sin duda la más interesante. Allí se vería a los Renault con su mayor velocidad máxima contra la ventaja que tendría el Auto-Union con su tracción delantera en la tierra floja.

Copello había logrado el número uno en las pruebas de clasificación y largaría adelante junto con el local Emilio "Negro" Parisi. Los demás automóviles, largados en parejas, lo harían con un intervalo de diez segundos. Otra lucha interesante que se plantearía sería por el Campeonato Argentino de Turismo en la Clase C, donde Héctor Luis Gradassi, un magro número 16 en la prueba de clasificación, debería descontar los dos puntos que le llevaba su coterráneo cordobés Rosmaldo Visintini, inscripto que no se presentó al punto de largada.

Desde el vamos Copello marcaba el paso seguido por Parisi, Mazza, Namino, Noves y empujando desde atrás Gradassi. Cuando transcurre la mitad de la segunda vuelta Gradassi es puntero por tiempo neto. Venía muy fuerte, especialmente en la tierra. Para salir de la tierra y entrar al pavimento hay dos curvas cuyos ángulos son cercanos a los 90° y tras quinientos metros está el punto de largada y llegada. Como la tierra estaba floja, el Auto-Union de Gradassi que entró muy fuerte, se salió del camino de tal manera que entró rompiendo el alambrado de una casa, alcanzando a frenar para no embestirla por poco más de diez centímetros. Gradassi reaccionó muy bien del susto, colocando la marcha atrás rompiendo el alambrado, volviendo al camino y con una sonrisa alegre con sabor a lágrimas de victoria perdida continuó su carrera luego de haber perdido casi cuarenta segundos. Con todo esto Copello pasó por segunda vez frente al control punteando en tiempo neto y ya muy alejado de su rival más peligroso, que seguiría andando muy fuerte. Parisi estaba segundo, Mazza tercero y el cordobés Noves hacía gala de manejo colocándose cuarto. Mazza desapareció en la quinta vuelta, mientras que Parisi, Noves y Gradassi luchaban por el segundo puesto. En la novena vuelta Gradassi, cuando era segundo, tuvo un percance que le causaría la deserción final. Noves, muy amigo de Gradassi, con parecido estilo de manejo pero poco asiduo a las competencias debido a una enfermedad que lo aquejara durante la mayor parte del año, llevaba una buena ventaja a Parisi, pero realizó un trompo dos vueltas antes de finalizar, en la *Curva de Gradassi*, aunque pudo terminar con ocho segundos de ventaja sobre Parisi.

Copello estuvo tan sensacional como de costumbre, esta vez andando despacio donde tenía que andar (en la tierra demasiado floja, por ejemplo). Depego, Gini y Stingo merecieron aplausos por su fuerte andar.

La Clase A trajo cuarenta y siete inscriptos, como para agradar a cualquiera. Entre ellos estaba el Isard 400 de Scofoni, vedette lógica que por otra parte llegó y andando bien, Scaramella traía el motor del Gran Premio, colocado dos días antes, pues había encontrado serias fallas en su motor rutero. La sorpresa eran dos De Carlo que hacían su segunda presentación, habiendo conseguido el primer y tercer tiempos en las pruebas de clasificación: Carlos Grossi y Raúl Becco, de Ramos Mejía. Becco y su hermano Roberto, preparan estos autos; el de Becco es el que perteneció a Calduch.

Luego de un amago de José López durante las dos primeras vueltas, Becco y Grossi lucharían denodadamente separados por pocos metros hasta el final, aunque sabiendo que Gallo y Scaramella venían luchando de atrás. El hombre de Bragado estuvo varias veces primero por tiempo hasta que un problema de bujías le provocó una detención que finalmente lo retrasaría hasta el cuarto lugar. Gallo, como siempre, estuvo entre los de punta: salió tercero. Al reaparecido Roth le tocó defender los prestigios del NSU con un buen séptimo puesto; Graciano fue el mejor Isard clasificado y se dedicó muy bien a divulgarlo: "Anotalo, che, que ésta es la décimoprimera carrera consecutiva que llego y el domingo en San Pedro completo la docena; lástima que el auto no me andaba más de sesenta en las últimas tres vueltas".

Veinticinco de Mayo tuvo una gran satisfacción en brindar ese ruido que arma toda corsa. Y espera volver a repetirlo todos los años. Y por eso nos alegramos.

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

Así pelearon durante toda la carrera los dos pilotos del equipo de Ramos Mejía. Raúl Becco llevó al triunfo la cupé número 3, ya acostumbrada al éxito: era de Calduch

Copello (Renault) y Becco (De Carlo) ganaron en Veinticinco de Mayo la primera revancha del GP

Córdoba, dice en el techo. Por el estilo conductivo Antonio Noves no lo podía negar. Córdoba, además de ser la capital del turismo, siempre nos entrega buenos corredores. Fue segundo en la Clase BC.

El "Negro" Parisi en sus pagos. Buena conducción para un piloto ya consagrado y habituado al triunfo en carreras de la zona (en la Clase B triunfó en las dos últimas ediciones de la Vuelta de Lobos). Esta vez resultó tercero, dándole la mejor alegría al pueblo.

IIa. VUELTA CIUDAD DE VEINTICINCO DE MAYO

Nueve de Julio Automóvil Club - 13/XI/66 - Circuito de 14,98 km.

CLASIFICACION

CLASE A (hasta 700 cm³)

Pos.	Nº	Conductor	Marca	Tiempo	Vtas.
1º	3	Becco, Raúl	De Carlo	1h19m28s7	10
2º	1	Grossi, Carlos	De Carlo	1h19m58s7	10
3º	7	Gallo, Juan Carlos	De Carlo	1h20m35s1	10
4º	28	Scaramella, Rogelio	De Carlo	1h22m25s5	10
5º	4	Del Federico, Pablo	De Carlo	1h22m23s	10
6º	19	Ponisio, Mario	De Carlo	1h22m58s7	10
7º	13	Roth, Norberto	NSU SP	1h24m04s4	10
8º	34	"Klear"	De Carlo	1h24m51s2	10
9º	36	Medina, Pedro	De Carlo	1h25m07s2	10
10º	15	Fenoglio, Carlos	De Carlo	1h26m14s2	10
11º	14	Iturraide, Lorenzo	De Carlo	1h26m14s5	10
12º	22	Estebánez, Heriberto	De Carlo	1h26m28s	10
13º	24	Hulfman, Humberto	De Carlo	1h19m57s2	9
14º	21	Rillo, José	De Carlo	1h20m53s	9
15º	29	Vives, José	De Carlo	1h21m28s5	9
16º	17	Sampayo, Juan	De Carlo	1h23m38s7	9
17º	23	Míguez, Ariel	De Carlo	1h24m03s3	9
18º	30	"Tony Ram"	De Carlo	1h24m52s2	9
19º	26	Cetra, Oscar	De Carlo	1h25m31s1	9
20º	18	Fernández, César	De Carlo	1h27m21s1	9
21º	42	Dinolfo, Angel	De Carlo	1h29m16s5	9
22º	16	Vázquez, Francisco	De Carlo	1h06m00s9	8
23º	43	Graciano, José R.	Isard 700	1h24m15s	8
24º	27	Scofoni, Miguel	Isard 400	1h25m37s	8
25º	10	Ferreyra-Taruselli	De Carlo	0h57m42s	7
26º	32	"Eduardo"	Isard 700	1h11m11s1	7

PROMEDIO DEL GANADOR: 113,089 km/h.

RECORD DE VUELTA: Raúl Becco, en la segunda: 7m 54s 9 a un promedio de 113,556 km/h.

NO LARGARON: 37, Carlos Pertierra; 41, Angel Galarce; 46, Armando Sivo; 47, Carlos Redoni.

ABANDONARON: 2, José López; 5, "Kabuky"; 6, Osvaldo Caiffa; 9, "Perry Mason"; 11, Jorge Nemi; 12, Luis Dalzotto; 20, Mario Suffern; 25, Néstor Peluso; 31, "Tim"; 33, Mario Gratzman; 35, Pedro Feruglio; 44, Enrique Catalano; 45, Jorge Morganti.

CLASE BC (de 701 a 1150 cm³)

Pos.	Nº	Conductor	Marca	Tiempo	Vtas.
1º	1	Copello, Eduardo	Renaul 1093	1h28m22s5	12
2º	6	Noves, Antonio	Auto-Union	1h29m49s4	12
3º	2	Parisi, Emilio	Renault 1093	1h29m57s7	12
4º	29	Dieringo, Alberto	Renault 1093	1h32m05s	12
5º	14	Gini, Julio	Auto-Union	1h32m08s6	12
6º	24	"Tala"	Auto-Union	1h32m19s5	12
7º	28	Stingo, Carlos	Auto-Union	1h34m11s2	12
8º	8	Queheille, Juan	Auto-Union	1h35m15s9	12
9º	9	Malpezzi, Angel	Auto-Union	1h30m20s2	11
10º	11	Kupczit, Helmut	Auto-Union	1h20m34s5	10
11º	19	Pierángelo, E.	Renault 1093	1h28m02s4	10
12º	16	Gradassi, Héctor Luis	Auto-Union	1h07m26s5	9

PROMEDIO DEL GANADOR: 122,043 km/h.

RECORD DE VUELTA: Eduardo Copello en la segunda: 7m 10s 7 a un promedio de 125, 413 km/h.

NO LARGARON: 20, Daniel Messidoro; 23, Daniel Merino; 25, Dora Bavio; 26, César Gimeno; 30, Rosmaldo Visintini.

LARGO ALIENTO EN MOTONETA

Pfefferkom/Bonaldo y Lema/Laskac se impusieron en las Seis Horas disputadas en el Autódromo

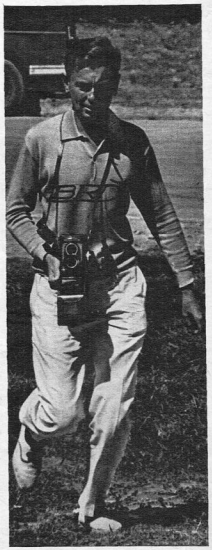
Lugar: entrada a la horquilla; relación de caja: primera; actor Norberto Lema. La TV Nº 1, primera.

En 125 cm³, primeros: Pfe.. el "alemán" y Mario Bonaldo y una TV (aguantadora, ella). Al cabo de seis horas de carrera, muchas vueltas de ventaja

La verdad tiene un momento de originalidad en que se parece a la mentira, es entonces cuando las anécdotas suelen confundirse con el chisme. La diferencia la establece la intención del espectador. Estas notas confidenciales son eso: verdades en estado embrionario, expuestas a toda suerte de peligros. De todas formas, no nos arrepentimos de jugar en la cuerda floja; si de algo estamos seguros, es de que no escribimos para ingenuos.

David Piper y Richard Attwood con un Ferrari P3 ganaron la competencia de nueve horas disputada el pasado domingo 6 en el circuito de Kyalami, cerca de Johannesburgo. En segundo lugar se clasificaron otros británicos, el especialista de rallies Peter Clark y Rollo Fielding, con un Ferrari 275LM. No hubo mayores alternativas en esta carrera deslucida en la que el ganador superó al segundo —un automóvil de performance muy inferior— ¡por 35 vueltas!

Nos contaron que en la esquina de Balgorria y Pasaje El Nene, se descubrió un automóvil que *no* llevaba pegado el cartel autoadhesivo que promociona los tacómetros BRD. Esta verdadera curiosidad rodante consiguió



Texto y fotos: JULIO PEREZ BALBI

Las carreras de scooter (vulgo: motonetas), se caracterizan por algo muy especial: la poca edad de la gente que habita ese mundo, ya sea preparadores, pilotos, mujeres o lo que fuere, debe oscilar entre los 23-25 años.

El Club Motociclista Porteño volvió a organizar una competencia de largo aliento (seis horas lo son ¿o no?), que se corrió de las 12 a las 18 del domingo próximo pasado en el perimetral circuito del Autódromo de Parque Almirante Brown.

Se reservó la competencia para máquinas de 125 cm³ standard mejorada y 175 cm³ preparación libre, triunfando en ambas motonetas del "Meriggi Team". En la menor fue la conducida por Pfeffarköm-Bonaldo, (terceros en las doce horas) quienes terminaron con la nada despreciable diferencia de 8 vueltas sobre los segundos, a la sazón Cuccioni-Aeccio con una Rumi; el último de los nombrados se caracterizó durante toda la competencia por su manera de doblar en la horquilla, ya que inclinaba excesivamente el cuerpo para evitar a su vez que hiciese lo mismo el aparato que montaba. Doblaba rápido sin embargo. Los ganadores merecen párrafo aparte.

Pieferköm, más conocido por el "alemán" (comodidad linguística que le dicen) y Bonaldo su copioto se destacaron por la parsimoniosa conducción impuesta sobre la Lambretta-Inocenti TV. Seguros de lo que hacían y cuidando el medio mecánico por sobre todas las cosas.

El romántico de la prueba fue sin lugar a dudas el binomio Zaragozi-Angelozzi quienes con un Garelli de tan sólo 75 cm³ llegaron a estar segundos en la categoría menor, hasta que entró una primera velocidad en la horquilla que no tenía nada que ver en el asunto... La TV vencedora en 175 cm³ llevaban neta ventaja en las relaciones de caja. Según Meriggi su preparador, en un circuito como el unc de nuestro Autódromo tienen que ser largas, muy largas. ¡Y vaya si lo eran! La primera velocidad tenía 105 km/h, y lanzado a fondo en directa orillaba los 130 km/h. Es decir que para aprovechar totalmente las cuatro velocidades con que cuenta la motoneta se calcularon las cuatro relaciones de caja largas y muy cerca una de otra, ya que entre la primera y la cuarta había solamente 25 km/h de diferencia.

Estas máquinas tenían una autonomía de aproximadamente 45 minutos, ya que estar montado sobre uno de estos aparatos de la nada anatómica manera que lo hacen en la recta por más de una hora, cansa hasta al físico más preparado. Por lo tanto los tanques suplementarios brillaban por su ausencia.

Lema-Laskac fueron los vencedores absolutos; corrieron igual que sus coequipers de la clase menor y aunque el triunfo fue más ajustado (3 vueltas), fue igualmente merecido. Laskac es hombre de buenos antecedentes en este tipo de competencias; venció este año en las doce horas con Iglesias, (que esta vez se dedicó a trasmitir la competencia por los altavoces), nos impresionó muy bien nuevamente, aunque a Lema lo vimos sensiblemente más lento. Segundo llegaron De Quesada-Revecchi con otra TV que poseía unas relaciones de caja que fueron de Meriggi en algún tiempo pero mucho más cortas que las que este preparador está usando ahora.

Las ganadores tuvieron una "pannе" muy original: picharon una goma allá por la cuarta hora cuando Lema estaba en la conducción.

La motoneta que fue vencedora absoluta de las doce horas de este año en manos de Arnáiz-Cella, estuvo también presente esta vez ahora en manos de Incorvaia-Laciar. A las 77 vueltas todo se les terminó. Fueron 180 vueltas, 565 km y un aliento muy largo...

TERCERA EDICION SEIS HORAS EN MOTONETA
PREMIO IMPERIAL CORD

AUTODROMO DE BUENOS AIRES —CIRCUITO Nº 1— 13/XI/66

CLASIFICACION

CLASE 125 cm³ (Standard Mejorada)

Pos.	Nº	Pilotos	Marca	Vueltas
1º	60	Pfefferkön,M./Bonaldo M.	Lambretta TV	152
2º	55	Cuccioni,I./Aeccio, A.	Rumi	144
3º	50	Pomponio, A./Rodriguez, A.	Siambretta	137
4º	51	Bazán, J./Mazoni, J.	Rumi	133
5º	62	Kerner, A./Isidro, J.	Siambretta	117

PROMEDIO DEL GANADOR: 79,535 km/h.

CLASE 175 cm³ (Preparación Libre)

1º	1	Lema,N./Laskac, J.	Siambretta TV	180
2º	3	De Quesada, G./Revechi, A.	Siambretta TV	177
3º	9	Maneyro, F./Menéndez, G.	Siambretta TV	162
4º	2	Nieva, F./Crespi, M.	Siambretta TV	161

PROMEDIO DEL GANADOR: 94,186 km/h.

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

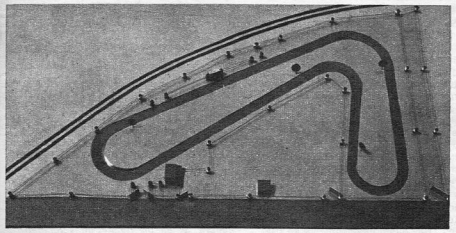
CONFIDENCIAL

escapar inexplicablemente de las garras inquisidoras de Ricardo San Sebastián (foto). Este individuo (tan fanático que lleva la sigla hasta en la camiseta) se pasó todo el Gran Premio empar...ando con sus contactos cuanto automóvil cruzó su camino, o no. Las unidades móviles de CORSA en el GP no fueron excepción.

Más peñas. Ahora se trata de "Los Buscahuellas" de Villa Sarmiento, Haedo, Provincia de Buenos Aires. Juan C. Artero y Vicente Suárez son presidente y secretario, respectivamente, y están preparando en los talleres Paolucci de esa localidad un Renault Gordini con el que dos pilotos debutantes participarán en carreras de la categoría Turismo.

Nuestro país ofrece un automovilismo en pleno auge. Nuevos circuitos, nuevas carreras surgen semana tras semana y como importante reflejo de esta vitalidad, en numerosas ciudades del interior —en todo el país— se realizan periódicamente competencias locales, para pilotos no federados, para automóviles no homologados, carreras de marca, picadas y desafíos (con autorización policial y/o municipal), etc.

Una muestra de esto es, por ejemplo, el sorprendente esfuerzo realizado por el "Club del Personal de Hilsa" de la ciudad de Mercedes, quienes construyeron el circuito de tierra cuya maqueta muestra la fotografía. Esta pista tiene 1.060,80 metros de desarrollo con los correspondientes alambrados para retención del público e instalaciones para servicio de público y corredores, con 12 metros de ancho de calzada. Sobre este circuito se realizan regularmente diversas carreras, como el último domingo, por ejemplo, en que se realizaron competencias para automóviles hasta 750 cm³ de cilindrada, hasta 850 cm³ de cilindrada, modelos hasta 1927 sin modificaciones de chasis y hasta 1927 con preparación libre.



El doce del corriente dio comienzo en el Eagle Club de Castelar un torneo selección con el fin de designar a seis pilotos que serán enviados por la F.A.D.A. (Federación Argentina de Automodelismo) a representar a nuestro país en el Campeonato Rioplatense a realizarse en la República Oriental del Uruguay.

El torneo se realizará sobre siete competencia a desarrollarse en clubes federados de esta capital y del gran Buenos Aires.

Desde ya que estarán presentes, defendiendo los colores de Parabrisas, Luis P. Rodríguez Lozano y Ernesto Sáenz, pilotos oficiales de ésta.

Una nueva peña automovilística hace su aparición en el ambiente del TC. Los corsas de San Cayetano (Prov. de Buenos Aires) han creado la suya bajo la denominación de "El Cubilete", cuya finalidad primordial es apoyar y colaborar con la escudería San Cayetano, propietaria de un TC Chevrolet 400 que será conducido por el Dr. Carlos Busse. La preparación del automóvil está a cargo de los hermanos Bellavigna y el debut del mismo se producirá en breve. Festejando su inauguración oficial los muchachos de "El Cubilete" han programado un gran asado a la criolla para el sábado 19 del corriente, a las 21 horas, el que contará con la presencia de corredores, dirigentes y periodistas.

"Desquite del Gran Premio" han denominado a la carrera para automóviles de Turismo de fabricación nacional que la Asociación de Pilotos de Automóviles de Turismo (APAT) y el Club de Regularidad del Interior harán disputar en el Autódromo de Buenos Aires el próximo 27 de noviembre.

Se realizarán dos series y una final con un total de premios de 622.120 pesos; la inscripción está abierta desde el pasado 10 de noviembre y podrán participar automóviles hasta 1.600 cm³ de cilindrada. Se utilizará el circuito número 9.

El domingo 6 de noviembre próximo pasado el Club Regularidad Rosario hizo disputar la sexta y penúltima prueba puntable para el campeonato rosarino de regularidad, entre Rosario y Bigaud y regreso.

Jorge Ricci y Jorge Rainoldi, de Rosario, fueron ganadores de la primera categoría y absolutos, seguidos de Alfredo Ibáñez y Miguel Costa, de Río Cuarto. La segunda categoría fue ganada por Alfredo Ruiz y Miguel Elena, de Buchardo, y en la tercera fueron triunfadores Edo Gasparini y Víctor Galassi, de Capitán Bermúdez.

Estos resultados mantienen aún a Ibáñez y Costa al tope del campeonato rosarino con 158,40 puntos, seguidos de Ricci (149,80 puntos), Rainoldi (147,60 puntos), Roberto Mosquera y Eduardo Rosales (133,80 puntos).

lo afirmamos rotundamente!

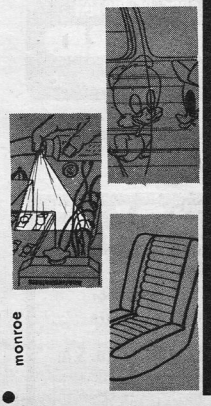
Crist-Sil

CON SILICONAS

es el producto protector y renovador único en su tipo!

La línea de productos CRIST-SIL para uso automotriz comprende un protector de carrocerías, un limpiatapizados y un hidroaislante a aerosol.

Sr. Automovilista: carrocerías, tapizados, parte eléctrica, cromados y techos vinílicos tienen en CRIST-SIL su mejor amigo.



monroe

Por primera vez el automovilista dispone de un producto que protege pintura y cromado de la acción climática e impide la oxidación.

Que no permite la fijación del polvo y la suciedad y repele el agua.

Que con una sola aplicación hará lucir a su auto durante muchos meses como si fuera recién salido de fábrica.

Que aumenta la transparencia de los cristales.

Que no contiene cera ni abrasivos.

Que a altas velocidades disminuye la resistencia aerodinámica.

CRIST-SIL con siliconas -sin cera- es el único protector integral de carrocerías, de larga duración que asegura brillo y limpieza.

Los productos

Crist-Sil

son fabricados por DEPOSITOS CONSTITUCION S.A.

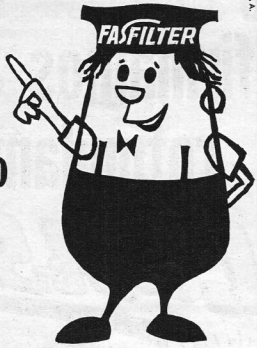
Bdo. de Irigoyen 515

T. E. 38-3362

y se venden en pinturerías, ferreterías y estaciones de servicio.

Distribuidor Zona Norte: O'Donnell y Demicele, Av. Maipú 3757 - La Lucila.

NUEVO
SISTEMA
DE
FILTRADO
DE AIRE
SEMI-SECO



FASFILTER

F.A.S. PEPA HNOS. S. A.
Garibaldi 1415 - Lomas de Zamora

BOOM S.A.

CORREO CORSA

Las cartas de esta sección deben dirigirse a CORREO CORSA. Av Alem 884, Capital Federal. Contestaremos las consultas que se nos hagan con claridad, dando preferencia a aquellas que tengan interés general

POSEE UN GORDINI

de Carlos A. Ansinelli – Buenos Aires

Tengo algunas preguntas que haceries:

1º) El Ford Mustang ¿es de fabricación francesa?

2º) ¿Cuál es la forma correcta de efectuar un rebaje?

3º) En el manual del coche dice que siempre hay que usar los frenos y no la caja para aminorar la marcha. ¿Qué perjuicio ocasiona al motor frenar con la caja?

4º) Los escapes libres, ¿realmente benefician al motor? En caso afirmativo, ¿cuál es el mejor sistema que se adapta a mi coche?

Sé que el tan conocido sistema Abarth es motivo de muchas boletas por antirreglamentario.

5º) Quisiera colocar en el tablero relojes para medir la presión de aceite y amperes. ¿Cuáles son las lecturas correctas de presión de aceite regulando y en marcha y cuáles son los límites de tolerancia de acuerdo al desgaste a través del tiempo?

6º) ¿Para qué sirve el vacuómetro colocado en el tablero, cuáles son sus lecturas y qué indican, dónde se debe conectar?

7º) Las levas especiales para distribuidor, ¿realmente mejoran el pique, potencia y consumo?

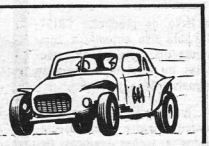
8º) ¿Hay algún inconveniente en usar aceites multigrados durante todo el año o es preferible usar los aceites comunes cambiándolos de acuerdo a la estación?

10º) ¿Es cierto que a los motores que tienen la tapa de cilindros de aluminio no se les debe colocar en el sistema de refrigeración agua común, pues la formación de cloruro de aluminio promueve la corrosión dentro de los tubos de circulación del agua? En caso afirmativo, ¿hay que colocar agua destilada?

R.: 1) El Ford Mustang es de fabricación norteamericana.

2) Si es un rebaje de tapa de cilindros, se la debe pasar por una cepilladora; si es un rebaje de velocidad —p. ej. de cuarta a tercera— y se quiere hacer manejo corsa—, se debe pisar el embrague, pasar la palanca de cambios a punto muerto, luego se debe dar una aceleradá al motor (en punto muerto, claro está) de tal modo de

CREADOS PARA
TRIUNFAR...!

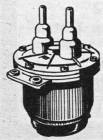


AROS DE PISTON
BURD

2 en 1
BICROMATIC

BOMBA ELECTRICA PARA NAFTA Y GAS - OIL

INDIANAPOLIS



6 y 12 VOLTS - GARANTIA ESCRITA 6 MESES
Probada y aprobada por
táxis en todo el país

RONCHETTI, RAZZETTI & Cía. S.A.
ROSARIO BUENOS AIRES CORDOBA TUCUMAN

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

igualar las velocidades angulares de rotación del árbol secundario de la caja con el árbol "cuádruple" (en realidad quintuple para la caja de 4 marchas); de tal manera los engranajes a vincularse para establecer el par cinemático de la 3ª velocidad pueden tomar contacto perfectamente sin desgastarse inútilmente sus sincronizadores. En esta circunstancia se vuelve a pisar el embrague y se "enchufa" la palanca de cambios en 3ª.

3) Frenar con la caja no perjudica al motor siempre que la operación esté bien hecha, pero en manejo ciudadano tranquilo use los frenos.

4) Los escapes libres benefician al motor cuando han sido diseñados "cientificamente", porque si no lo único que hacen es ruido.

El sistema Autobleu que en el país fabrica IKA para el 1093, es el mejor.

5) Si usted coloca relojes para medir presión de aceite y carga de la dinamo, lo único que podrá controlar será la hora. Para medir la presión de aceite coloque un manómetro y para medir la carga un amperímetro. El Renault Gordini tiene una presión de 1,2 kg/cm² regulando a 550 rpm y de 2,4 kg/cm² a 4000 rpm.

6) La contestación la encontrará en el Nº 29 (Correo Corsa, carta titulada "Vacuómetro").

7) Las levas especiales de distribución, a coche standard, le pueden mejorar las condiciones de aceleración y las condiciones de trabajo de la bobina. Sobre el tema puede referirse a Hugo Dulbecco - C. Pellegrini 1355, Florida, que se especializa en el diseño y construcción de levas de distribuidor.

8) Ninguno: justamente los aceites multigrados han sido creados para obviar el problema del cambio de viscosidades.

MEDICOS Y BOMBEROS

de Jose Strainar – Bernal, Pcia de Buenos Aires

En todos los Grandes Premios, varios meses antes de su iniciación se habla de los corredores, de las máquinas y de las posibilidades de cada uno, pero nunca se habla con anterioridad de qué medidas se van a tomar en caso de accidentes en lugares apartados, en las cuestas muy peligrosas o en las proximidades de los Parques Cerrados.

En Villa Carlos Paz fui testigo, a 100 metros del Parque Cerrado, del incendio del coche Nº 378 de Valderrey y su auxilio y de la ausencia total de bomberos y de una ambulancia en caso de quemados.

En la cuesta de Singuil (Catamarca) se desbarrancó el coche Nº 512 de Benjamín Ianizzotto en un lugar donde no había espectadores. Por fortuna Ianizzotto no perdió el conocimiento y trepando por la ladera pese a los golpes y heridas volvió al camino y fue llevado junto con su acompañante (éste en grave estado) a un campamento de *Vialidad en un lugar llamado El Alamito*, a 2000 metros sobre el nivel del mar, donde lo único que se le podía dar era paños de agua fría en medio de una temperatura de 40° a la sombra. Estuvo varias horas sin atención médica a la espera de un avión que lo trasladara, ya que era el único medio posible para ello.

Yo que fui testigo de estos hechos y en vísperas de otro Gran Premio, deseo que se organice la parte sanitaria, que los corredores lo exijan y que el periodismo lo haga conocer.

R.: Si usted ha recorrido la ruta del GP habrá podido comprender que prácticamente en todo su recorrido de 4.200 kilómetros hay excelentes lugares y oportunidades como para que los corredores tengan accidentes; en consecuencia, habría que contar con miles de puestos sanitarios de primeros auxilios, etc., etc., cosa que, por supuesto, no es posible. Por otra parte, en el caso del accidente a que hace usted referencia, ambos involucrados fueron auxiliados por el avión del gobierno de Catamarca, que alrededor de las 12 horas llevó a Rodríguez a un sanatorio de esa ciudad. Los aviones de los equipos y transmisiones radiales muchas veces han prestado ayuda en casos similares (recordar el caso de Roth en el GP del año pasado, cuando fue auxiliado por el avión de nuestro colega Aliaga).

Estamos de acuerdo con usted en lo referente a elementos de seguridad con los que habría que contar en los Parques Cerrados; nos hacemos eco de su inquietud y se la hacemos llegar a las autoridades de la CDA.

SOLICITADA

de Norberto Brassano – Capital, Villa Devoto

Estimado señor presidente de Parabrisa CORSA.

De mi mayor conmiseración:

Si no es de su molestia quisiera que me atienda una situación. A mí me resulta inverosímil que me se calumnie o no. Pero en su prestigiosa revista se ha publicado que yo confundí las palabras de un periodista brasileño cuando me dijo "muito abrigado" y no es así, porque yo sé muchos idiomas y por lo tanto soy un auténtico polígono.

Por otro lado, del Gran Premio estoy en condiciones de contarles verdaderas antídotas (no como las que ustedes publican), como por ejemplo cuando me dí un golpe en la cara al cambiar los chiclets del carburador y me salió una otomana en el ojo derecho.

Lo que sucede seguramente es que a ustedes les falta idiosincracia para interceder los pensamientos de láS personas.

Sin más, espero que haciendo uso del play-boy que siempre los caracteriza, publiquen estas líneas en Correo Corsa sin que se interpelen entre las demás cartas por una de esas cosas inextricables.

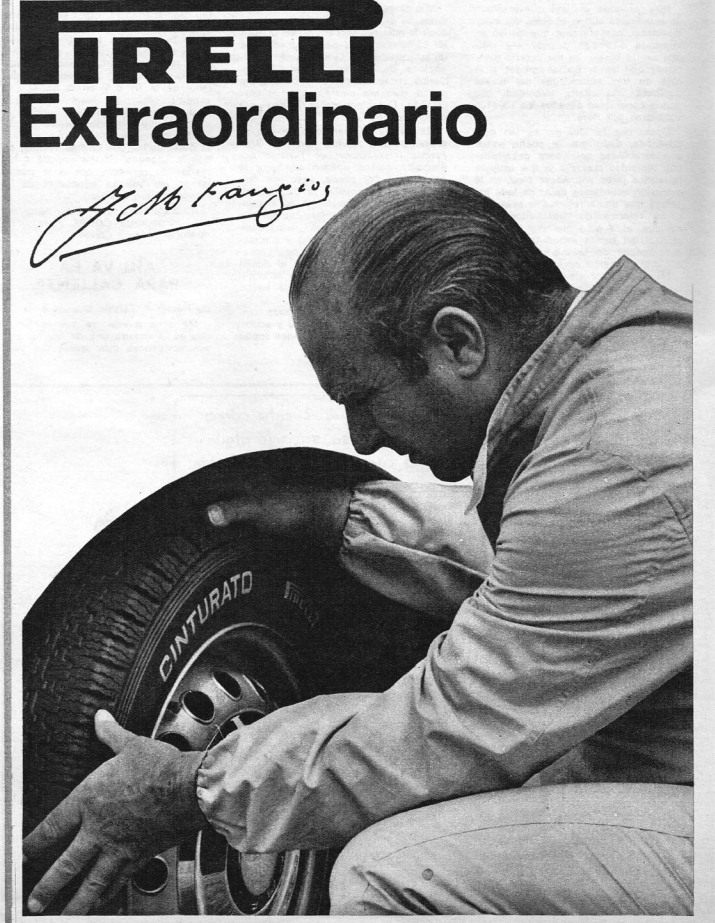
Lo saludo con todo mi respecto.

R.: Como usted pide, publicamos todo el contenido de su carta.

EMOCION CORSA EN LAS RUTAS

de R. S. – Wilde, Pcia. de Buenos Aires

A los que gustan las competencias de TC y no podemos estar presentes, no nos queda otra alternativa que escucharlas por radio. Tengo una sug-



CORREO CORSA

rencia que, de ser posible, nos ayudaría a "sentir" más la carrera.

Si pudieran presentar un esquema dónde van a estar ubicados los puestos de "Emoción en las Rutas" para que nosotros podamos ir anotando los tiempos e ir palpando al segundo las diferencias que se irán produciendo.

En mi caso les aclaro que me sería muy útiles esos datos pues soy un "fan"

En mi caso les aclaro que me serían útiles esos datos (al que creo que dentro de muy poco tiempo lo veremos llegar primero).

R.: La situación de los puestos móviles de "Emoción en las Rutas" no se pueden dar con antelación por un problema de organización y para evitar superposición con los similares de otras audiciones; en otras palabras, por cuestión de estrategia.

CARABELA CORSA

De "Neófito en la materia", Quilmes.

Días pasados en una conversación de sobremesa surgió el tema del automovilismo, conversación que derivó en tremenda discusión cuando —y maldita sea la hora— se me ocurrió mencionar que se le podía agregar a la caja de tres velocidades del Kaiser Carabela, una cuarta velocidad, que podría conectarse pasados los 130/135 kilómetros por hora.

Opino que la idea no es tan descabellada, dado que el coche posee una estabilidad apta para desarrollar una velocidad mayor a la que estipula la fábrica (creo yo). Ahora bien, en la discusión acordamos dejar de lado los gastos que dicha reforma ocasionaría, como reforma de los frenos, neumáticos, etc., etc., que por supuesto alcanzarían sumas exhorbitantes, pues el propósito de la misma era determinar si es posible llevarla a cabo o no.

Mi interlocutor alegó que el motor no tiraría, que el coche es muy pesado y que en una competencia de TC fórmula "B" sería "aplastado" por un Ford Falcon o un Chevrolet Super por ejemplo.

¿Opinan ustedes que es una barrabasada la idea? ¿Podría competir con ventaja? ¿Qué opinan sobre la estabilidad del Carabela?

¿Podrían darme datos precisos sobre el motor 1958?

R.: Ya que usted mismo lo menciona, opinamos que en efecto, la idea nos parece una barrabasada, porque siendo teóricamente posible, la potencia del motor no alcanzaría para tirar una sobremarcha epicicloidal, equivalente a lo que Vd. llama "cuarta velocidad". Podría competir con ventajas en el campeonato mundial de albóndigas. Nuestra opinión sobre la estabilidad del Carabela no es tampoco muy astuta. Preferimos no opinar.

Los datos son: Motor 6L-226 de 3707 cm³, diámetro de los cilindros 84,138 mm y carrera 111,125 mm. Relación de compresión 7,3:1. Cupla motriz 24,89 mkg a 2000 rev/min, potencia máxima 116,6 CV.

COPILOTO O ACOMPAÑANTE

De Osvaldo Ledesma y Antonio Domínguez, Alta Gracia.

Nos dirigimos a ustedes para preguntarles si el acompañante puede conducir la máquina en carrera. En CORSA Nº 25 leímos en la página donde está la estadística del Gran Premio Internacional de Turismo, que el corredor Carlos Lepro compartió la conducción de la máquina con su acompañante Olmedo. Queremos saber si eso está permitido o no.

R.: En las competencias en que se anotan piloto y copiloto (caso del Gran Premio Internacional de Turismo por ejemplo), ambos pueden compartir la conducción del coche, caso por otra parte bastante común, ya que la mayoría de los que registran su inscripción con el seudónimo formado por dos apellidos ("Bieleta-Galanti", etc.) comparten la conducción. Aunque precisamente ese no es el caso de "Lepro-Olmedo", donde Olmedo es el dueño del auto, pero no corrió de acompañante (en cambio sí lo había hecho en 1965).

En cambio en las competencias donde la inscripción es de piloto y acompañante, los últimos no pueden tomar el volante en carrera.

FELICITACION

De Jorge A. de la Vega, Tigre.

Molesto la atención del Sr. Director para solicitarle, en caso de que sea posible, hiciera llegar por intermedio de su revista, una calurosa felicitación al Sr. Rubén D. Lippi, piloto de la máquina Nº 3 (DEMM) en la categoría 50 cm³ de la competencia de motos realizada en la ciudad de Tigre el día 23 de octubre.

Si el Sr. Director me lo permite, haré una breve reseña de lo acontecido: Al largarse la competencia, el mencionado piloto, que se encontraba en la segunda fila, picó y como pudo tomó la punta casi sobre la primera curva (la más difícil del circuito, puesto que constaba de piso empedrado bastante feo, pozos y arena) por el lado de afuera. Una vuelta duraría la alegría de los legnanistas, puesto que en la segunda vuelta, al llegar las máquinas a la curva mencionada, bastante fuerte y muy apretadas entre sí, fue rozado (sin mala intención) por otro competidor y ¡pumm... tierra!, gritó Colón.

Después... bueno; vino lo lindo. Nunca vi una Legnano tan rápida ni tan bien manejada. Lippi simplemente se puso a andar a fondo donde podía, y donde no podía también. En resumidas cuentas, después del golpe (bastante feo por cierto), se podían contar con toda facilidad 15 máquinas delante de la Nº 3 y en la bandera a cuadros: cinco. Un sexto puesto que nada dice en la lista de clasificación, pero el que vivió la carrera en el borde del circuito, difícilmente olvidará el duelo de las dos últimas vueltas, en que la Legnano viajaba pegada a las ruedas de las Itom, que a la postre fueron las que se adueñaron de la competencia. ¿Qué raro, no?

R.: Esperamos que el Sr. Lippi lea este número de CORSA y especialmente la sección Correo.

AHI VA LA PAPA CALIENTE

De Héctor E. Tarulla, Buenos Aires.

Me dirijo a Vds., ya que considero que es la vuestra una de las revistas automovilísticas más leídas del país, con el fin de que publiquen una queja, que no es tan sólo mía, sino de toda la legión de simpatizantes al TC, domingo a domingo, lo seguimos a lo largo y lo ancho de nuestra patria.

El domingo 30 de octubre del corriente año, el Automóvil Club de San Antonio de Areco, organizó la llamada Vuelta de San Antonio de Areco, y hacia ese club esperando contestación envío esta carta.

Por empezar, me parece ridículo e incongruente que se organicen las "llamadas pruebas de clasificación", ya que por derechos propios y adquiridos a lo largo de dilatadas campañas, los veinte primeros volantes del escalafón de la deportiva, tendrían que tener la participación asegurada, pero lo lamentable es que todos los clubes hacen estas pruebas con el fin de recaudar fondos, y si un Pairetti, o un Bordeu, o los principales ases del TC no participaran de esas pruebas, no se recaudaría lo esperado, ya que la gente, lamentablemente, no va a ver a los desconocidos, que para nosotros los "Corsas", no lo son.

En segundo lugar me tocó a mí presenciar un triste espectáculo. Dirigiéndome por la Ruta Nacional Nº 193 a las 8.45 hs. del domingo ppdo. y yendo en compañía de mi novia y un íntimo amigo, a unos mil metros del cruce que conduce a San Antonio de Areco, me pararon para venderme unas entradas. Me negué, por supuesto, a pagarlas en tres horas se pusieron delante de mi automóvil negándome el paso y haciendo ciertos ademanes que no venían al caso, no hice otra cosa que llamar a un agente de policía, por considerar que eso era una estafa, y me hicieron pagar dos entradas de $ 200 cada una, pero lo irrisorio del caso es que cada bono de los que me dieron no decía el importe, por, lo que pienso que el precio, que no viene al caso, puede ser cualquiera, "según la cara del comprador".

Quisiera que el club organizador me conteste esta carta, y que me explique en base a qué ley, decreto ordenanza municipal me hace pagar un peaje por una ruta nacional, que la Constitución Argentina, me lo garantiza.

R.: Transmitimos al club organizador la inquietud del señor Tarulla.

MOTOR VACIO

De Alfredo R. Bianchi, Mercedes, Pcia. de Buenos Aires.

Me dirijo a ustedes para hacerles la siguiente pregunta: ¿Qué quiere decir cuando un motor en plena carrera se queda vacío y cómo esto produce el vuelco del coche?

Esto lo he leído en un diario de Buenos Aires y le ocurrió a un corredor en la primera etapa del Gran Premio Internacional de Turismo en la primera etapa. Se lo pregunto porque es la primera vez que me encuentro con esta palabra, y eso que leo mucho de automovilismo. Tengo algunos conceptos, pero quiero estar seguro.

R.: El significado de esa expresión es el siguiente: Se dice que un motor queda girando "en vacío" cuando por alguna razón (haberle saltado el enganche de una velocidad p. ej.), su caja queda en punto muerto dejando en consecuencia sus ruedas tractoras sin potencia. Como usted sabe, esto origina una situación muy desfavorable para encarar una curva en carrera —no se cuenta con la debida fuerza compensadora de la centrífuga, que se origina en virtud de la aplicación en las ruedas tractoras de la cupla motriz suministrada por el motor a través de la transmisión—. En consecuencia, el coche queda librado a la acción de la fuerza centrífuga, que tiende a sacarlo hacia afuera en la curva. Esta es la razón por la cual es muy peligroso tomar una curva en esa circunstancia y si el auto trae mucha velocidad la operación puede terminar en un trompo, una salida de camino o un vuelco, como el que usted ha leído en la crónica a que hace referencia.

IMPRESO EN EDITORIAL ABRIL S. A. - TALLERES GRAFICOS FLORIDA - PROVINCIA DE BUENOS AIRES

Registro de la propiedad Intelectual
TARIFA REDUCIDA
Concesión Postal B

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

Este auto ya viene **preparado** para lo que a usted se le ocurra exigirle

Las condiciones deportivas del PEUGEOT 404 son naturales.
Su pique, su velocidad, su "reprise", son las de un automóvil de competición.
Claro que el PEUGEOT 404 no se fabrica con esos fines. La idea es que usted se encuentre con el auto que satisfaga sus necesidades de línea, de confort.
Pero PEUGEOT ha demostrado que corriendo, también gana.
(Quién lo diría, no? Con ese aspecto tan señorial, con esa sobria elegancia de líneas. Pero es así.)
Así es el PEUGEOT 404.

PEUGEOT 404

La calidad que no se discute

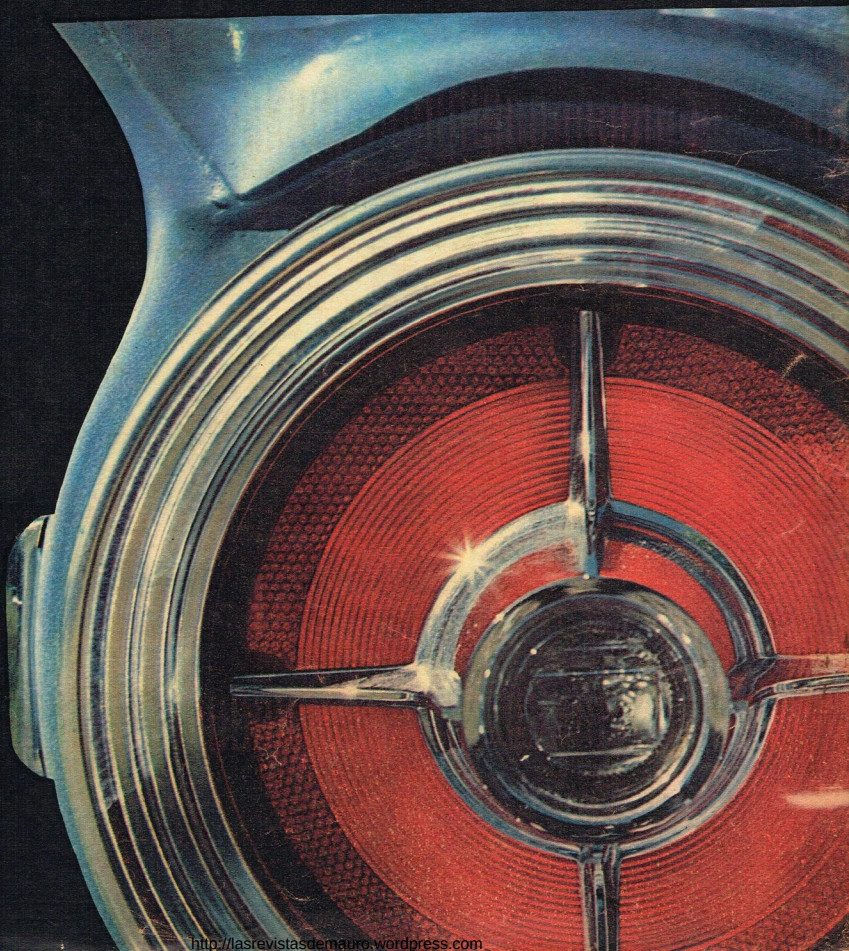
Infórmese más . . . !
Infórmese mejor . . . !
Infórmese en "Parabrisas"
que su edición de noviembre publica:
• Motonáutica: Una gran nota sobre embarcaciones, lagunas, paseos, deportes, etc.

• Test del Falcón Futura
• Los plásticos en el automóvil
y dos formidables artículos técnicos:
Carburación y Frenos a disco.
Y como siempre: novedades, correo, precios de autos y camiones, humor y muchas secciones más.

Compre ya su ejemplar de

Parabrisas

de noviembre. Está en venta...!



http://lasrevistasdemauro.wordpress.com